



Uitwerking Vogel- en Habitatrichtlijn



Uitwerking Vogel- en Habitatrictlijn

**Aanvraag van advies en
overdracht van informatie
aan de Europese Commissie
in het kader van de Vogel- en
Habitatrictlijn**

Den Haag, 21 december 2001

Geachte mevrouw Wallström,

Hierbij ontvangt u van ons een verzoek om advies in het kader van artikel 6.4 van de Habitatrictlijn met betrekking tot het Project Mainportontwikkeling Rotterdam. De Nederlandse ministerraad treedt voor dit project op als bevoegd gezag. De minister van Verkeer en Waterstaat en de staatssecretaris van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij zijn binnen het bevoegd gezag voor het project verantwoordelijk voor het uitvoeren van de Europese Vogel- en Habitatrictlijn.

Het Project Mainportontwikkeling Rotterdam betreft het versterken van de mainport Rotterdam en het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving in Rijnmond. Onderdeel van het project is een landaanwinning voor maximaal 1.000 hectare netto uitgeefbaar deepsea haven- en industrie-terrein, ter uitbreiding van de Rotterdamse haven.

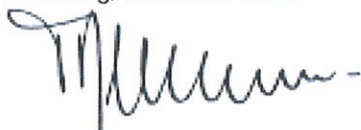
Van deze landaanwinning zijn, uitgaande van het voorzorgsbeginsel, voor de aangemelde gebieden Kop van Goeree en Voorne's Duin mogelijk significant negatieve effecten te verwachten op een prioritair habitat genoemd in bijlage 1 van de Habitatrictlijn. De Nederlandse ministerraad heeft de procedurestappen doorlopen en de afwegingen gemaakt die in artikel 6.3 en 6.4 van de Habitatrictlijn zijn beschreven. Hieronder vallen een effectenanalyse, een alternatievenafweging en het opstellen van mitigatiemaatregelen om de schade aan beschermde natuur te beperken. Op basis van de te verwachten effecten is een compensatieplan opgesteld. Dit compensatieplan is vastgelegd in de Planologische Kernbeslissing-plus voor het Project Mainportontwikkeling Rotterdam deel 3 Kabinetsstandpunt.

Vanwege de mogelijke significant negatieve effecten op een prioritaire en kwalificerende habitat vragen wij u ons te adviseren. Uw advies zal zonodig zijn doorwerking krijgen in de Planologische Kernbeslissing-plus deel 4 (regeringsbeslissing).

Met deze notitie informeren wij u tevens over de handelswijze van de Nederlandse ministerraad met betrekking tot niet-prioritaire, kwalificerende soorten en habitats, die in het geding zijn bij het Project Mainportontwikkeling Rotterdam.

Voor de adviesaanvraag en de informatieoverdracht hanteren wij in bijgaand dossier het formulier uit de handleiding voor artikel 6 van de Europese Commissie (EUC 2000).

Den Haag, december 2001



T. Netelenbos,
minister van Verkeer en Waterstaat
Namens de Nederlandse ministerraad coördinerend projectminister van het Project
Mainportontwikkeling Rotterdam



G.H. Faber,
staatssecretaris van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij

Inhoud

1	Project en doelstelling	6
1.1	Aanleiding voor het Project Mainportontwikkeling Rotterdam	6
1.2	Projectdoelstelling: gecombineerde kwaliteitsimpuls	6
1.3	Projectomschrijving: ruimte voor haven en leefomgeving	6
1.4	Status nationaal besluit	7
1.5	Tijdshorizon en tussentijdse evaluatie	8
2	Effectenanalyse landaanwinning	9
2.1	Effecten op prioritair kwalificerend habitat	10
2.2	Effecten op andere kwalificerende natuurwaarden	10
2.3	Monitoring van effecten	11
2.4	Overzicht significant negatieve effecten op kwalificerende habitats en soorten als gevolg van een landaanwinning	11
3	Alternatievenafweging en mitigatiemaatregelen	12
3.1	Zuidwest-Nederland	12
3.2	Beter benutten bestaand Rotterdams gebied	13
3.3	Varianten voor een landaanwinning	14
3.4	Mitigatie van natuurschade	14
4	Dwingende reden van groot openbaar belang voor een landaanwinning	15
4.1	Europese context	15
4.2	Europees beleid	15
4.3	Ambities van de Nederlandse ministerraad	15
4.4	Ruimte is onontbeerlijk	16
4.5	Afweging	16
5	Compensatie	18
5.1	<i>Adviesaanvraag</i> : Compensatie van effecten op prioritair kwalificerend habitat	18
5.2	<i>Informatieoverdracht</i> : Compensatie van effecten op overige kwalificerende habitats en soorten	19
5.3	Monitoring van het compensatieprogramma	20
6	Nadere informatie	21
Bijlagen		
	Bijlage 1: Kwalificerende soorten en habitats Vogel- en Habitatrichtlijn	23
	Bijlage 2: Kaartenoverzicht	25

1 Project en doelstelling

1.1 Aanleiding voor het Project Mainportontwikkeling Rotterdam

De mainport Rotterdam vervult binnen Nederland en Europa een belangrijke functie als knooppunt voor internationale goederenstromen en als vestigingsplaats van groot-schalige industrie en logistieke dienstverlening. Deze mainportfunctie wordt in de praktijk uitgeoefend binnen een netwerk van functioneel verbonden havens, bedrijventerreinen en distributiecentra, waarvan de haven van Rotterdam het kerngebied vormt.

De mainport Rotterdam is één van de belangrijke dragers van de Nederlandse economie. Deze positie wil de Nederlandse overheid behouden en uitbouwen. Ruimte om de verwachte groei van havenactiviteiten onder te brengen is daarbij een cruciale factor. Bij ongewijzigd beleid krijgen de sectoren deepsea containers, de daarmee verbonden distributie en de chemie te maken met een ruimtetekort in de haven van Rotterdam.

De mainportfunctie betekent ook een belasting van het milieu en van de kwaliteit van de leefomgeving. In de regio Rijnmond zijn de gevolgen daarvan merkbaar, vooral in de vorm van stof, stank, lawaai en uitstoot van CO₂ en NO_x. Ook de ruimtelijke kwaliteit in de regio en het aanbod van natuur- en recreatiegebieden laten te wensen over.

De Nederlandse overheid streeft er daarom niet alleen naar om de positie van de mainport Rotterdam te behouden en te versterken, maar om dit op een duurzame wijze te doen.

1.2 Projectdoelstelling: gecombineerde kwaliteitsimpuls

In mei 1998 startte de Nederlandse overheid het Project Mainportontwikkeling Rotterdam, gericht op een gecombineerde kwaliteitsimpuls voor economie én leefomgeving. Het project kreeg daarvoor een 'dubbele doelstelling':

- *versterken van de mainport Rotterdam* door het ruimtetekort voor haven- en industriële activiteiten, dat in het Rotterdamse havengebied is gesignaleerd, in Rijnmond en/of Zuidwest-Nederland op te lossen;
- *verbeteren van de kwaliteit van de leefom-*

geving in Rijnmond door de mogelijkheden te benutten die het oplossen van het ruimtetekort biedt.

Met deze doelstelling kiest de Nederlandse overheid voor ruimte als middel, zowel voor de beoogde versterking van de mainport als voor het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving. Waar economie én leefomgeving in het gedrang dreigen te komen door een zich ontwikkelende haven en stad, betekent meer ruimte lucht voor beide.

1.3 Projectomschrijving: ruimte voor haven en leefomgeving

Na uitvoerig onderzoek, inspraak en overleg met andere overheden en maatschappelijke organisaties, heeft de Nederlandse ministerraad besloten de uitvoering mogelijk te maken van de volgende drie deelprojecten, die samen het Project Mainportontwikkeling Rotterdam vormen:

Bestaand Rotterdams Gebied

Het deelproject Bestaand Rotterdams Gebied (BRG) bestaat uit een serie maatregelen waarmee de ministerraad het volgende resultaat wil bereiken:

- tweehonderd hectare ruimtewinst in het havengebied;
- minder verkeers- en industrielawaai;
- minder lozingen van warmte en CO₂;
- betere kwaliteit van de leefomgeving voor gebieden rondom de haven.

750 hectare natuur- en recreatiegebied

Het deelproject 750 hectare natuur- en recreatiegebied betreft het ontwikkelen van 600 hectare natuur- en recreatiegebied op Midden-IJsselmonde, bij Rhooen, en 150 hectare ten noorden van Rotterdam, bij de Schiezone en bij Berkel en Rodenrijs.

Landaanwinning

Het deelproject Landaanwinning betreft een uitbreiding van de Rotterdamse haven met ten hoogste 1.000 hectare netto uitgeefbaar haven- en industrieterrein, aansluitend op het bestaande havengebied. Onderdeel van het project is een aantal maatregelen om schade aan Natura 2000 te beperken (mitigeren) en de resterende, niet-mitigeerbare schade te compenseren.

De landaanwinning wordt mogelijk gemaakt in het gebied ten zuiden van de Euro-Maasgeul (zie kaart 1 en 2).

De bruto- oppervlakte van de landaanwinning is ongeveer 2.500 hectare, die als volgt zijn opgebouwd:

- 1.000 hectare haven- en industrieterrein;
- 750 hectare havenbekkens;
- 500 hectare zeekering;
- 250 hectare infrastructuur.

Randvoorwaarden voor de landaanwinning

- Het nieuwe havengebied biedt ruimte aan deepsea-verbonden activiteiten, zoals met name grootschalige container op- en overslag en deepsea-gerelateerde distributie-activiteiten. Daarnaast biedt de landaanwinning eventueel ruimte voor grootschalige chemie. In die gevallen waarin rondom de deepsea-verbonden activiteiten en grootschalige chemie een industrieel ecologisch cluster kan worden bereikt, zal aan bedrijvigheid die tot dat cluster behoort ruimte worden geboden.
- Onder bijzondere omstandigheden en op basis van een zorgvuldige afweging moet het mogelijk blijven dat vestiging (eventueel inclusief een industrieel-ecologisch cluster) van andere dan de hiervoor genoemde activiteiten op de landaanwinning plaatsvindt.
- De landaanwinning wordt ingericht, geëxploiteerd en beheerd volgens de principes van een duurzaam bedrijventerrein.
- Voor de zandwinning die nodig zal zijn om de landaanwinning te realiseren, is een zoekgebied aangegeven. Delen van dit zoekgebied worden van zandwinning uitgesloten als blijkt dat de zandwinning daar significant negatieve effecten kan hebben op beschermde habitats of beschermde soorten in het kader van de Vogel- en Habitatrichtlijn.
- Bij de aanleg van het nieuwe land moet flexibel worden ingespeeld op de feitelijke ontwikkeling van de vraag naar haven-terrein in Rotterdam en gebruik worden gemaakt van nieuwe inzichten en kennis. De landaanwinning zal, om kosten te beperken en natuurschade uit te stellen, in fasen worden gerealiseerd.

1.4 Status nationaal besluit

De besluitvorming over het Project Mainportontwikkeling Rotterdam vindt plaats in Nederland in de vorm van een Planologische Kernbeslissing-plus (PKB⁺), die tot stand komt volgens de procedure die daarvoor in de Wet op de ruimtelijke ordening (WRO) is geregeld. Als onderdeel van deze procedure is er een milieu-effectrapport opgesteld over de gevolgen van het project voor natuur, milieu en recreatie. De PKB⁺ heeft uiteindelijk instemming van beide Kamers van de Staten-Generaal.

Het resultaat van de procedure, de vastgestelde PKB⁺ Mainportontwikkeling Rotterdam, is in Europese termen een plan voor de ruimtelijke ordening, met indirecte juridische effecten (zie handleiding artikel 6; EUC 2000). In de PKB⁺ zijn 'concrete beleidsbeslissingen' opgenomen. Deze zijn bindend voor de vervolgbesluiten op grond van de WRO, die de rijksoverheid en andere overheden nemen. Aan deze PKB wordt bovendien, op grond van artikel 39 van de WRO, een bijzondere 'plus'-status gegeven; hierdoor zijn de concrete beleidsbeslissingen ook bindend bij het nemen van vervolgbesluiten op grond van andere wetten. De PKB⁺ bevat tevens 'beslissingen van wezenlijk belang'. Deze zijn voor de rijksoverheid zelf bindend. De minister van VROM beschikt over wettelijke instrumenten om de naleving ervan zonodig ook aan andere overheden op te leggen.

Reikwijdte van het besluit

In de PKB⁺/MER Mainportontwikkeling Rotterdam formuleert de Nederlandse minister-raad:

- de bestuurlijke bereidheid om de genoemde deelprojecten mogelijk te maken;
- de (milieu)randvoorwaarden waaronder deze deelprojecten tot stand kunnen komen;
- de bijbehorende ruimtelijke reserveringen.

Uitvoering van het besluit

Beslissingen over de uitvoering van de deelprojecten worden in een later stadium genomen door de gemeente Rotterdam (Landaanwinning en BRG) en de provincie Zuid-Holland (750 hectare natuur- en recreatiegebied). Deze zullen daarvoor de benodigde procedures doorlopen zoals het waar nodig

aanpassen van streek- en bestemmingsplannen en het opstellen van milieu-effectrapportages op uitvoeringsniveau.

Voorwaarden om het besluit over de landaanwinning te kunnen nemen en over te gaan tot de daarmee verbonden vervolgbesluiten zijn parlementaire instemming en een advies van de Europese Commissie in het kader van de mogelijk optredende significant negatieve effecten op een kwalificerende habitat van bijlage 1 van de Habitatrichtlijn.

1.5 Tijdshorizon en tussentijdse evaluatie

De tijdshorizon van de PKB⁺ Mainport-ontwikkeling Rotterdam is 2020 met een doorkijk naar 2035. Gezien de aard van het project is dit een relatief korte periode. De waarde van het project voor de mainport, het internationale transportnetwerk, de werkgelegenheid en de regio laat zich met name gelden op de langere termijn. Om die reden is bij het analyseren van de maatschappelijke kosten en baten van het project ook naar de waarde in 2050 gekeken.

Een dergelijke tijdshorizon brengt onvermijdelijk onzekerheden met zich mee over de maatschappelijke ontwikkelingen die zich zullen voordoen. Daarom zal de ministerraad tien jaar na het van rechtskracht worden van de PKB⁺, of na aanleg van de eerste 500 hectare van de landaanwinning, in een tussentijdse evaluatie bezien of de dubbele doelstelling van het project wordt bereikt en de uitvoering van de beslissing onveranderd kan worden gehandhaafd, dan wel moet worden aangepast. Bij de evaluatie zal de ministerraad als nationaal bevoegd gezag tevens beoordelen of de effecten van het project binnen de bepalingen blijven die in de PKB⁺ zijn vastgelegd.

2 Effectenanalyse landaanwinning

De landaanwinning is geprojecteerd in het mondingsgebied van de Rijn en de Maas, een gebied met hoge natuurwaarden. Drie gebieden in deze regio, de Voordelta, de Kwade Hoek en het Voorne's Duin, zijn aangewezen als Speciale Beschermingszone in het kader van de Vogelrichtlijn. Deze zelfde gebieden en de Kop van Goeree zijn aangemeld als Speciale Beschermingszone in het kader van de Habitatrictlijn.

In de beschermingszones komen habitats en soorten voor die opgenomen zijn in bijlage 1, 2 en 4 van de Habitatrictlijn en bijlage 1 van de Vogelrichtlijn. Op de kaarten in hoofdstuk 6 is de verspreiding daarvan als volgt weergegeven:

- kwalificerende habitattypen voor Habitatrictlijn (kaart 3);
- kwalificerende soorten hogere planten voor Habitatrictlijn (kaart 4);
- kwalificerende diersoorten voor Habitatrictlijn (kaart 5,6,7);
- kwalificerende broedvogelsoorten voor Vogelrichtlijn (kaart 8);
- kwalificerende foeragerende kust- en zeevogels voor Vogelrichtlijn (kaart 9).

Effecten op natuurwaarden worden vooral veroorzaakt door het verdwijnen van habitat ter plaatse van de landwinning en door kustmorfologische veranderingen als gevolg van aanleg en kustonderhoud door middel van zandsuppleties. In onderstaande effectbeschrijving wordt eerst ingegaan op verwachte significant negatieve effecten op een prioritaire en kwalificerende habitat, het onderwerp van de adviesaanvraag.

Daarna volgt een behandeling van de overige verwachte effecten op kwalificerende soorten en habitats, waarover de ministerraad de Europese Commissie door middel van dit dossier informeert.

Aan het slot van het hoofdstuk zijn alle significant negatieve effecten op prioritaire en overige kwalificerende habitats en soorten samengevat in een tabel. Het onderzoeksrapport Advies over natuurcompensatie bij een Tweede Maasvlakte (vermeld in hoofdstuk 6), bevat een meer uitgebreide beschrijving van de effecten. De beschreven effecten zijn gebaseerd op de studieontwerpen voor een landaanwinning die in het kader van de milieu-effect-

rapportage zijn onderzocht. In hoofdstuk 3 komen deze verder aan de orde.

Onzekerheden: omgaan met het voorzorgsbeginsel

Vanwege onzekerheden in voorspellingsmethoden zijn de effecten met marges weergegeven. De belangrijkste bronnen van onzekerheden zijn de voorspellingen van ecologische effectrelaties en van morfologische veranderingen, met saltspray als afgeleide daarvan. De daarvoor gebruikte modellen zijn met bevredigende resultaten gevalideerd. Met deze modellen zijn tevens bandbreedtes in voorspelde veranderingen onderzocht.

De verschillende onderdelen van de effectvoorspelling en de resulterende effectschattingen zijn diverse malen getoetst door onafhankelijke deskundigen en expert panels. De belanghebbende (natuur)organisaties zijn intensief betrokken geweest bij de effectvoorspelling. In Nederland is de effectvoorspelling door onafhankelijke deskundigen van de Commissie voor de milieu-effectrapportage als toereikend beoordeeld.

Voor één effect is dit niet gelukt. Dit betreft een mogelijke verandering in de Waddenzee als gevolg van verandering in het slibtransport van de Noordzee door aanleg van de landaanwinning. Diverse onderzoeken hebben geen richtinggevende uitspraken opgeleverd. De aard en omvang van het effect is onbekend en het is onbekend of het een positief, neutraal of negatief (en eventueel significant) effect zou betreffen. Uit expertjudgement blijkt dat verder aanvullend onderzoek weinig van deze onzekerheid kan wegnemen. Op basis van de huidige stand van de wetenschap zijn geen nieuwe gegevens binnen een termijn van vijf tot tien jaar te verwachten. Indien uit monitoringsprogramma's toch significante negatieve effecten blijken, dan zullen alsnog mitigerende en compenserende maatregelen worden getroffen (zie hoofdstuk 2.3 en 5.3). Nadere informatie over het slibtransport is onder meer te vinden in: Slibverspreidingsonderzoek Waterlooptkundig Laboratorium Delft 2001.

2.1 Effecten op prioritair kwalificerend habitat

Significant negatief effect op habitatype 2130

Als gevolg van een landaanwinning wordt een verlies verwacht van 0-16 hectare habitatype 2130¹ in het Voorne's Duin en de Kop van Goeree. Dit effect treedt op door struweelontwikkeling wanneer de mogelijk te verwachten afname van zoutinwaai (saltspray) als gevolg van de landaanwinning optreedt. Het betreffende areaal verandert in habitatype 2160².

In hetzelfde habitatype (2130) in genoemde duingebieden, treedt op andere plaatsen mogelijk een aanvullend effect op als gevolg van afnemende verstuiving en zandinwaai waardoor de floristische kwaliteit van het habitatype vermindert. De omvang van dit extra effect komt overeen met een areaalverlies van 0-3,5 hectare.

Het mogelijke maximale verlies van 19,5 hectare van habitatype 2130, betekent een afname van 8,5% van het huidige areaal van habitatype 2130 in het Voorne's Duin en de Kop van Goeree. Dit wordt beoordeeld als een significant negatief effect. Habitatype 2130 is een prioritair habitat en kwalificerend voor de aanmelding van het Voorne's Duin en de Kop van Goeree onder de Habitatrictlijn.

2.2 Effecten op andere kwalificerende natuurwaarden

Habitats

Als gevolg van de landaanwinning worden de volgende negatieve effecten verwacht op overige kwalificerende habitats (hieronder bevinden zich geen prioritair habitats):

- verlies van habitatype 1110³: maximaal 2.800 hectare ter plaatse van de landaanwinning zelf (Voordelta);
- verandering van 175-325 hectare habitatype 1110 in de Haringvlietmond (Voordelta) in habitatype 1140⁴ als gevolg van kustmorfologische veranderingen;
- verandering van 0-10 hectare habitatype 2120⁵ in de gebieden Voorne's Duin, Kop van Goeree en Kwade Hoek in habitatype 2160 door struweelontwikkeling als gevolg van mogelijk afnemende zoutinwaai (saltspray);

- in hetzelfde habitatype (2120) wordt in dezelfde gebieden maar op andere plaatsen een mogelijke vermindering van de floristische kwaliteit voorzien vanwege een direct negatief effect van mogelijk afnemende zoutinwaai op kenmerkende soorten hogere planten - de omvang van dit extra effect komt overeen met een areaalverlies van 0-13 hectare;
- kwaliteitsverlies in circa 1 hectare habitatype 2190⁶ in het Voorne's Duin door grondwaterstandstijging als gevolg van verwachte kustaangroei.

Het mogelijke maximale verlies van 3.125 hectare habitatype 1110 komt overeen met circa 3% van het totale areaal van dit type in de beschermingszone Voordelta. Dit wordt gezien als een significant effect. Ook een verlies van 23 hectare van habitatype 2120 in het Voorne's Duin en de Kop van Goeree, geldt als een significant effect, gezien het aandeel van 17% op het totale areaal ter plekke. Het verlies van circa 1 hectare van habitatype 2190 in het Voorne's Duin komt overeen met minder dan 1% van het oppervlak van dit habitatype in de huidige situatie. Dit wordt niet als een significant effect beschouwd.

Het geheel van Speciale Beschermingszones in het Deltagebied heeft in noordelijke richting geen vervolg. Gezien de locatie van de landaanwinning verdwijnt er geen verbindende schakel. De effecten in het Voorne's Duin, Kwade Hoek en de Kop van Goeree hebben betrekking op een verandering van het ene kwalificerende habitatype in een ander (eveneens kwalificerend) habitatype. Deze effecten zullen niet leiden tot verlies aan samenhang van het Natura 2000 netwerk.

Soorten

Voor de volgende kwalificerende soorten in het studiegebied, die vermeld zijn in de relevante bijlagen van de Vogel- en Habitatrictlijn, worden negatieve effecten van een landaanwinning verwacht (hieronder bevinden zich geen prioritair soorten):

- Verlies van maximaal een vindplaats van de groenknolorchis *Liparis loeselii* in het Voorne's Duin door grondwaterstijging als gevolg van verwachte versnelde kustaangroei. Het verlies betreft een vijfde van het

¹ Habitatype 2130: "vastgelegde kustduinen met kruidvegetatie (grijze duinen)";

² Habitatype 2160: duinen met *Hippophae rhamnoides*

³ Habitatype 1110: "permanent met zeewater van geringe diepte overstroomde zandbanken";

⁴ Habitatype 1140: bij eb drooggevallen slikwadden en zandplaten

⁵ Habitatype 2120: "wandelende duinen op de strandwal met *Ammophila arenaria* (witte duinen)";

⁶ Habitatype 2190: "vochtige duinvalleien";

totaal aantal vindplaatsen van de soort in het Voorne's Duin. Dit effect wordt als significant beoordeeld.

- Afname van het aantal finten *Alosa fallax* met maximaal circa 400 exemplaren in de kustzone ter plaatse van de voorgenomen landaanwinning. Deze afname betreft ongeveer 1% van de geschatte populatie in de beschermingszone Voordelta, waarvoor het een kwalificerende soort is. Dit effect wordt als niet-significant beoordeeld.
- Vermindering van het areaal van habitattype 1110 ter plaatse van de landaanwinning en in de Haringvlietmond leidt naar verwachting voor de kwalificerende soorten van de Voordelta tot de volgende afname van aantallen foeragerende vogels:
 - roodkeelduiker *Gavia stellata* (- 0-20 vogeldagen⁷);
 - kuifduiker *Podiceps auritus* (- 1-40 vogeldagen);
 - toppereend *Aythya marila* (- 31.000-36.000 vogeldagen).

Deze afname betekent de volgende procentuele achteruitgang van de soort in de beschermingszone Voordelta als geheel:

- roodkeelduiker 0 tot 0,3 %;
- kuifduiker 0,1 tot 5%;
- toppereend 8 tot 16%.

Bezien op gebiedsniveau, waarbij de beschikbaarheid van alternatieve foerageermogelijkheden binnen de Speciale Beschermingszone is meegewogen, worden de effecten op kuifduiker en toppereend als significant beoordeeld.

Overige kwalificerende soorten en habitats

Op geen van de overige kwalificerende soorten en habitats in de genoemde beschermingszones worden significant negatieve effecten verwacht. Een overzicht van de kwalificerende soorten en habitats is als bijlage opgenomen.

2.3 Monitoring van effecten

In de PKB⁺ is opgenomen dat bij de realisatie van de landaanwinning een monitoringsprogramma uitgevoerd zal worden. Deze monitoring is bedoeld om te controleren of de

werkelijk optredende effecten overeenstemmen met de hier weergegeven verwachtingen. Op basis van de monitoring worden de maatregelen om effecten te beperken of te compenseren zonedig aangepast. In de rapportages aan de Europese Commissie zullen de resultaten van het monitoringsprogramma worden meegenomen.

2.4 Overzicht significant negatieve effecten op kwalificerende habitats en soorten als gevolg van een landaanwinning

	habitat/soort-naam	maximale omvang van het effect ⁸
prioritair en kwalificerend habitat	2130	19,5 hectare
overige kwalificerende habitats	1110 2120	3.125 hectare 23 hectare
overige kwalificerende soorten	Groenknolorchis (<i>Liparis loeselii</i>) Kuifduiker (<i>Podiceps auritus</i>) Toppereend (<i>Aythya marila</i>)	1 vindplaats 40 vogeldagen 36.000 vogeldagen

Onderwerp adviesaanvraag. Overige effecten zijn onderwerp informatieoverdracht.

⁷ Een 'vogeldag' staat voor één exemplaar van de betreffende soort die één dag foeragerend doorbrengt; 100 vogeldagen correspondeert dus met 1 vogel gedurende 100 dagen, met 100 vogels gedurende 1 dag en alle mogelijke tussentijdse scenario's.
⁸ Zie voor beschrijving van het effect de tekst in 2.1, 2.2 en 2.3.

3 Alternatievenafweging en mitigatiemaatregelen

Bij het ontwerpen van maatregelen om de mainport Rotterdam te versterken en de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren, zijn verschillende alternatieven onderzocht. Doel hiervan was onder meer om te achterhalen of de dubbele doelstelling van het project gerealiseerd kan worden zonder schade te berokkenen aan beschermde natuurwaarden.

Het onderzoek (zie: Interimrapportage PMR op Koers en PKB⁺ Project Mainportontwikkeling Rotterdam, deel 1 en 3) richtte zich op de volgende alternatieven:

- beter benutten van bestaande en voorziene haven- en industriegebieden in Zuidwest-Nederland (Moerdijk, Vlissingen, Terneuzen);
- beter benutten van de bestaande haven- en industrieterreinen in het Rotterdamse havengebied;
- een landaanwinning voor een nieuw haven- en industriegebied in de vorm van uitbreiding van de Maasvlakte.

Deze alternatieven, en de redenen waarom zij uiteindelijk wel of niet zijn geselecteerd, worden hierna besproken.

3.1 Zuidwest-Nederland

In Zuidwest-Nederland zijn drie havengebieden onderzocht om te bepalen of met het vinden van ruimte daar, de beoogde versterking van de mainport Rotterdam bereikt kan worden. Deze versterking moet met name komen van het oplossen van een dreigend ruimtetekort in de Rotterdamse haven voor de op- en overslag en distributie van deepsea containers en voor de chemie. Voor deze sectoren is daarom onderzocht of bij het ontbreken van ruimte in Rotterdam, de havens van Moerdijk, Vlissingen of Terneuzen de vereiste vestigingsvoorwaarden kunnen bieden. De conclusies uit het onderzoek zijn hierna per sector en per locatie weergegeven.

Deepsea containers

Uit het onderzoek blijkt dat er voor deepsea containers in Moerdijk geen marktkansen zijn. De havens van Moerdijk zijn niet diep genoeg om deepsea containerschepen te ontvangen. Bovendien beschikt Moerdijk niet over de kwaliteit van achterlandverbindingen, de economische schaalvoordelen en het niveau van

logistieke dienstverlening die de containersector nodig heeft. Verdiepen van de havens is niet realistisch vanwege de aanwezigheid van vijf verkeerstunnels, drie leidingtunnels en twee tunnels voor de hogesnelheidslijn-zuid.

Ook in Terneuzen ontbreken marktkansen. De haven ontbeert voldoende diep vaarwater. Datzelfde geldt voor andere noodzakelijke faciliteiten voor de sector deepsea containers, zoals voldoende ontsluitingen via weg en spoor, ruimte aan open water, economische schaalvoordelen en de benodigde logistieke dienstverlening.

In Vlissingen vindt momenteel op beperkte schaal overslag van containers plaats. Verdere ontwikkelingsmogelijkheden zijn aanwezig. De kansen liggen vooral bij bepaalde niches uit de containermarkt, zoals shortsea containervervoer en relatief kleinschalige deepsea containerstromen. Deze kansen zullen ook benut worden. Voor marktpartijen die zich richten op de grote intercontinentale containerstromen is Vlissingen echter geen alternatief voor Rotterdam. Ook Vlissingen beschikt niet over de kwaliteit van achterlandverbindingen, de economische schaalvoordelen en het niveau van logistieke dienstverlening die deze sector nodig heeft. Voor het realiseren van de projectdoelstelling, is ruimte in Vlissingen daardoor niet geschikt. Bij de verdere planvorming voor PMR is wel rekening gehouden met een bepaald marktaandeel van de haven van Vlissingen.

Chemie

In de onderzochte havens zijn grote chemieclusters aanwezig. Dit geldt met name voor Moerdijk en Terneuzen. In Vlissingen zijn enkele verspreide chemievestigingen, maar de ontwikkelingsmogelijkheden in deze haven zijn gering.

In de haven van Moerdijk is een kavel waar chemie gevestigd kan worden. Deze ruimte is eigendom van een chemiebedrijf (Shell), dat het terrein gaat benutten voor eigen expansie en de vestiging van gelieerde bedrijven. Verder uitbreiden van de vestigingsmogelijkheden voor chemie in Moerdijk stuit op grote bezwaren vanwege aantasting van de kwaliteit van de leefomgeving (Moerdijkse Hoek) en schade aan beschermde natuur (Moerdijk-West).

Ook in Terneuzen is bestaande ruimte voor chemie. Deze ruimte is eveneens eigendom van een chemiebedrijf (DOW). Daarnaast zijn er mogelijkheden om nieuwe ruimte voor de sector te ontwikkelen (Axelse vlakke en Autrichepolder). Zowel bestaande als nieuwe ruimte zullen worden benut voor de autonome ontwikkeling, waaronder uitbreiding van het aanwezige chemiecluster. Voor uitbreidingen van het chemiecluster dat in de Rotterdamse haven is gevestigd, is de haven van Terneuzen geen alternatief. Die zal in de Rotterdamse haven zelf gevonden moeten worden.

De conclusie van het onderzoek is dat de havens in Zuidwest-Nederland onvoldoende mogelijkheden te bieden hebben voor de sectoren waarvoor in de Rotterdamse haven een tekort aan ruimte ontstaat. Benutting van haven- en industrieterreinen in Zuidwest-Nederland levert daarmee als projectalternatief geen wezenlijke bijdrage aan de beoogde versterking van de mainport Rotterdam.

3.2 Beter benutten van bestaand Rotterdams havengebied

Uitgaande van de noodzaak om in of bij de Rotterdamse haven zelf de benodigde ruimte voor de verwachte groei van de deepsea containersector, de daaraan gelieerde distributie en de chemie te vinden, is onderzocht in hoeverre de bestaande haven nog ontwikkelingsruimte te bieden heeft. Met een intensiever grondgebruik en het (opnieuw) beschikbaar maken van bestaande en nieuwe terreinen, blijken daarvoor in het Rotterdams havengebied nog mogelijkheden gecreëerd te kunnen worden. Door 'inbreiden' en intensiveren kan maximaal 200 hectare extra ruimte in de haven beschikbaar komen.

Inbreiden en intensiveren van de bestaande Rotterdamse haven kan daarmee bijdragen aan de beoogde versterking van de mainport. De mogelijkheden zijn echter om de volgende redenen te beperkt:

- Beschikbare en vrijkomende kavels zijn kleinschalig en liggen verspreid over het havengebied. Ruime kavels aan diep vaarwater, die de sector deepsea containers nodig heeft, zijn daar niet bij.
- Voor uitbreiding van bestaande chemische

bedrijven in Rotterdam, zijn er mogelijkheden in het bestaande havengebied. Wanneer zich echter een nieuwe, groot-schalige chemievestiging aandient, die ter versterking van het chemiecluster in Rotterdam zeer welkom zou zijn, ontbreekt daarvoor de ruimte.

- De uitbreidingsmogelijkheden op verspreide kavels sluiten lang niet altijd aan bij de bedrijfsclusters die, mede vanuit milieuvoordelen, in de Rotterdamse haven worden gevormd.
- Inbreiden en intensiveren van havenactiviteiten komt al snel in conflict met de kwaliteit van de leefomgeving rond de haven, terwijl de projectdoelstelling nu juist is om op beide terreinen een kwaliteitsimpuls te realiseren.

Uit het onderzoek blijkt dat inbreiden en intensiveren van de bestaande haven geen nadelige effecten heeft op beschermde natuurwaarden.

Als conclusie van het onderzoek is het alternatief 'Beter benutten van bestaand Rotterdams havengebied' opgenomen in het uiteindelijke projectplan, maar dan als onderdeel van de besproken serie van drie deelprojecten.

Havenuitbreiding aan de landzijde

Enigszins gelieerd aan het zoeken naar ruimte in het bestaande gebied, is ook een uitbreiding van de haven landinwaarts, in noordelijke en/of zuidelijke richting, onderzocht. Een dergelijke uitbreiding blijkt niet mogelijk te zijn. In alle denkbare varianten, zou de havenuitbreiding in zo'n geval direct nabij woongebieden komen te liggen. Nationale en Europese milieunormen zouden hierdoor in het gedrang komen en aan vigerende randvoorwaarden voor milieu en veiligheid zou niet kunnen worden voldaan. Een landinwaartse uitbreiding staat ook op gespannen voet met de projectdoelstelling om de kwaliteit van de leefomgeving in Rijnmond te verbeteren.

Conclusie is dat een landinwaartse uitbreiding van de haven op grond van de strijdigheid met milieunormen, veiligheidsoverwegingen en de projectdoelstelling verder niet als alternatief is meegenomen.

3.3 Varianten voor een landaanwinning

Uit het onderzoek blijkt dat uitbreiden van de Rotterdamse haven in zee, in combinatie met een betere benutting van de bestaande haven, de enige oplossing voor het ruimte-tekort van de haven is die leidt tot de gewenste versterking van de mainport Rotterdam en niet strijdig is met de doelstelling om de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren.

Vervolgens is daarom onderzocht of een landaanwinning, aansluitend op de Rotterdamse haven, mogelijk is zonder schade te veroorzaken aan beschermde natuur. Aan de hand van enkele studieontwerpen zijn deze gevolgen in kaart gebracht. Hieruit blijkt dat het niet mogelijk is om de Rotterdamse haven in zee uit te breiden zonder aantasting van beschermde natuurwaarden, waaronder delen uit het Natura 2000 netwerk. Wel blijkt dat noordelijk gelegen varianten van de studieontwerpen minder schade veroorzaken aan de duinen van Voorne en Goeree dan een meer zuidelijk georiënteerde landaanwinning.

3.4 Mitigatie van natuurschade

Naar aanleiding van bovengemeld onderzoek, zijn in de PKB⁺ de volgende randvoorwaarden opgenomen om de schade aan beschermde natuur als gevolg van de landaanwinning zo klein mogelijk te maken:

- Het verlies aan ondiepe kustzee moet worden beperkt door aanleg van een minimaal overeenkomstige lengte zachte zeewering inclusief onderwateroever bij de landaanwinning;
- Het uiteindelijke ontwerp voor de landaanwinning mag geen negatievere effecten op natuur tot gevolg hebben en niet meer schade aan de duinen van Voorne en Goeree veroorzaken dan de twee noordelijke varianten van de studieontwerpen, waarvan de gevolgen in het kader van de milieu-effectrapportage in kaart zijn gebracht;
- Bij het nog op te stellen operationele ontwerp voor de landaanwinning moet binnen de genoemde randvoorwaarden gestreefd worden naar zo mogelijk verdergaande mitigerende maatregelen, mits andere harde

randvoorwaarden, zoals voor kustveiligheid, nautische aspecten en het milieu, daardoor niet worden aangetast. Het nationale bevoegd gezag zal deze mitigatiemaatregelen toetsen. Leidraad daarbij zijn onder meer de bevindingen die zijn opgedaan bij het samenstellen van een 'meest milieuvriendelijke variant' volgens de systematiek van de milieu-effectrapportage.

Bij de effectbeschrijving in hoofdstuk 2 is ervan uitgegaan dat de eerste twee specifieke randvoorwaarden zijn toegepast.

4 Dwingende reden van groot openbaar belang voor een landaanwinning

Ondanks de mitigatiemaatregelen, zal een landaanwinning significant negatieve effecten hebben op kwalificerende habitats en soorten in het kader van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn.

De Nederlandse ministerraad is echter van mening dat het versterken van de mainport Rotterdam, waarvoor de landaanwinning als één van de middelen wordt ingezet, een dwingende reden van groot openbaar belang vormt. In dit hoofdstuk worden de overwegingen behandeld die daaraan ten grondslag liggen.

4.1 Europese context

De landaanwinning bij Rotterdam betreft een uitbreiding van een internationale zeehaven, waarop bedoeld wordt in beschikking 1346/2001/EG. De volgende specificaties uit de beschikking zijn op het project van toepassing:

- aanleg, ontsluiting en onderhoud van terreinen voor commerciële en andere havenverwante doeleinden van het algemene en voor alle transportgebruikers toegankelijke transportsysteem binnen het havengebied;
- aanleg en onderhoud van weg- en spoorverbindingen;
- aanleg en onderhoud -inclusief uitbaggering- van toegangswaterwegen en overige wateroppervlakken;
- aanleg en onderhoud van navigatie-, verkeersbeheers-, communicatie- en informatiesystemen in de haven en de toegangswaterwegen.

De haven van Rotterdam maakt deel uit van het Trans-Europees Netwerk Transport (TEN-T), waarvoor in 1996 richtsnoeren zijn ontwikkeld (beschikking nr. 1692/1996). Rotterdam vervult in dit netwerk de functie van een internationaal vervoersknooppunt tussen de wereldmarkten en Noordwest-Europa. Binnen de range Hamburg – Le Havre heeft Rotterdam vooral een belangrijke rol bij het vervoer van en naar het Ruhrgebied en het achterland van Nederland.

4.2 Europees beleid

Het Europese beleid voor het Trans-Europees Netwerk Transport is erop gericht om

de bereikbaarheid tussen alle delen van de Europese Unie te verbeteren, de verkeersveiligheid te garanderen en verkeersinfarcten te voorkomen door 'missing links' in te vullen. Specifiek aandachtspunt is het verbeteren van de multimodale bereikbaarheid binnen het transportnetwerk, zodat goederen met zo min mogelijk belasting van het milieu kunnen worden vervoerd.

Versterking van de mainport Rotterdam zal een belangrijke bijdrage leveren aan dit Europese beleid. Rotterdam beschikt immers over hoogwaardige achterlandverbindingen voor alle vervoersmodaliteiten (water-, spoor⁹, wegen- en pijpleidingeninfrastructuur). Voor de onderlinge aansluitingen tussen weg, water en spoor zijn uitgebreide faciliteiten. Bij een landaanwinning stelt de ministerraad een inrichting als duurzaam bedrijventerrein als randvoorwaarde, waaronder goede aansluitingen voor alle modaliteiten worden begrepen en voorrang voor het vervoer via rail, water en pijpleiding.

De kosten-batenanalyse die voor het project is opgesteld, laat zien dat uitbreiding van de Rotterdamse haven niet alleen bijdraagt aan de Nederlandse welvaart, maar ook, en vooral, aan die van Europa. Dit gebeurt met name in de vorm van directe baten voor de containersector.

4.3 Ambities van de Nederlandse ministerraad

De op- en overslag, doorvoer en distributie van goederen vervullen een belangrijke rol in de Nederlandse economie. De ligging aan zee en de aanwezige infrastructuur, achterlandverbindingen, kennis en ervaring, vormen hiervoor de basis. Efficiënte zeehavens en met name een slagvaardige mainport Rotterdam, zijn voor Nederland onmisbaar om deze rol op een commercieel succesvolle en maatschappelijk verantwoorde manier te kunnen vervullen. Niet alleen vanwege de functie van de mainport als transportknooppunt, maar ook als vestigingsplaats voor grootschalige industrie en logistieke dienstverlening en als aanjager van economische en technische ontwikkelingen.

⁹ De aanleg van de goederenspoorlijn (Betuwelijn) tussen Rotterdam en Duitsland is door de Europese Raad van Essen (1994) aangewezen voor Europese ondersteuning in TEN-kader.

In de rijksnotitie 'Het economisch belang van de mainport Rotterdam', heeft de Nederlandse ministerraad dit nog eens benadrukt en daarbij de volgende ambities voor de lange termijn geformuleerd:

- versterken van de positie van Nederland als internationaal haven- en industrieland door uit te gaan van de sterke punten van de Nederlandse economie, waar de mainport Rotterdam een belangrijk onderdeel van is;
- creëren van voorwaarden voor nieuwe, kansrijke economische clusters;
- een duurzame ontwikkeling van de mainport en blijvende aandacht voor verbetering van de leefomgeving.

4.4 Ruimte is onontbeerlijk

De Nederlandse ministerraad vindt, zowel in het licht van de nationale als de Europese ambities, ruimte voor een verdere ontwikkeling van de mainport Rotterdam onontbeerlijk. Ruimte om groeiende goederenstromen te kunnen verwerken en daarvoor het multimodale netwerk van Rotterdam te kunnen inzetten. Ruimte voor het ontwikkelen van bedrijfsclusters waar economische belangen en milieuvoordelen gecombineerd kunnen worden. En ruimte om met natuurontwikkeling in de delta de omringende woongebieden een passende kwaliteit van leefomgeving te kunnen bieden.

Momenteel is er in de haven van Rotterdam nog ruimte te vinden. Deze is over het algemeen versnipperd, met kavels van geringe omvang die veelal niet aan diep vaarwater liggen. Bij de huidige mondiale groei van het containervervoer zal de Rotterdamse haven al snel 'nee' moeten verkopen, omdat de voorzieningen en ruimte die (nieuwe) bedrijven in deze sectoren nodig hebben niet meer beschikbaar zijn. Ook voor een nieuwe, grootschalige chemievestiging ter versterking van het bestaande chemiecluster in Rotterdam, is in het bestaande gebied geen ruimte meer.

Voor andere interessante nieuwe ontwikkelingen die zich aandienen, heeft een haven als Rotterdam eveneens ruimte nodig. Groot-schalige kolenvergassing of een biomassa-terminal behoren bijvoorbeeld tot het type industriële activiteiten dat voor vestiging op het havengebied van Rotterdam is aangewezen.

Ook de ruimtelijke ontwikkeling van de stad Rotterdam en omringende gemeenten, legt een toenemende ruimtedruk op het havengebied.

Lange termijn

Gezien de lange termijn van zes tot negen jaar, die nodig is voor de voorbereiding en de realisatie van een landaanwinning, wil de Nederlandse ministerraad gesteld staan voor de toekomst en nu de benodigde ruimtelijke reservering maken. Dit biedt de mogelijkheid om slagvaardig te kunnen reageren op actuele marktontwikkelingen en zodra het nodig is te kunnen starten met de aanleg van een eerste fase.

De Nederlandse ministerraad ziet zich hierin gesteund door het onderzoek (zie PKB⁺ Project Mainportontwikkeling Rotterdam deel 1 en 3) dat in het kader van het project is uitgevoerd. Hieruit blijkt dat de Rotterdamse haven alleen bij een tegenvallende economische ontwikkeling en een vertraagde Europese integratie, voorlopig nog voldoende ruimte zou hebben. Althans, in hectaren gemeten, want ook in die situatie zouden bedrijven die grote kavels aan diep vaarwater nodig hebben niet meer terecht kunnen. Ontwikkelen de economie en de ingezette liberalisatie binnen de EU zich voorspoedig, dan zal de behoefte aan ruimte nog veel dringender worden. Hierin kan binnen het bestaande Rotterdamse gebied niet worden voorzien. De vraag naar ruimte, in hectaren gemeten, zal dan oplopen tot 5.300 hectare in 2020 en 6.000 hectare in 2035, terwijl de bestaande haven er 4.900 te bieden heeft. Een dergelijke situatie zou de ontwikkeling van de mainport Rotterdam ernstig schaden.

4.5 Afweging

Het versterken van de mainport Rotterdam heeft significant negatieve effecten op Natura 2000 als gevolg van de landaanwinning. Ondanks deze negatieve effecten is de Nederlandse ministerraad, gezien het nationale en Europese belang van de mainport, van oordeel dat er een dwingende reden van groot openbaar belang is om de Rotterdamse haven, als internationale zeehaven in het Trans-Europees Netwerk Transport, te kunnen uitbreiden met maximaal netto 1.000 hectare haven- en industrieterrein op een landaanwinning. Dit



infrastructurele project dient naar de mening van de ministerraad een persistent economisch belang op de lange termijn. De beoogde landaanwinning heeft een omvang die naar de huidige inzichten voor de langere termijn en gezien de tijdshorizon van het project zou moeten voldoen.

Voor de schade aan beschermde natuur die bij uitvoering van het project ondanks de mitigatiemaatregelen overblijft, heeft de ministerraad een natuurcompensatieplan opgesteld.

5 Compensatie

Als gevolg van de voorgenomen landaanwinning worden ook na uitvoering van mitigatiemaatregelen significant negatieve effecten op beschermde natuurwaarden verwacht. Voor de schade aan de beschermde natuur, die bij uitvoering van het project na mitigatie overblijft heeft de ministerraad een compensatieplan vastgesteld. Dit plan is gebaseerd op de maximaal verwachte negatieve effecten van de studieontwerpen voor de landaanwinning, zoals omschreven in hoofdstuk 2. Uitgangspunt is dat de samenhang van Natura 2000 intact blijft.

Ontstaansgeschiedenis en uitvoering

Het compensatieplan heeft tot doel de maximaal verwachte negatieve effecten op habitat-arealen, habitatkwaliteit en beschermde soorten te compenseren. Daarvoor zijn verschillende opties onderzocht. De uiteindelijke keuze van compensatieprojecten is tot stand gekomen aan de hand van criteria die betrekking hadden op de compensatieopgave zelf en op de bestaande natuurwaarden ter plaatse.

De compensatie zal gerealiseerd zijn voordat de negatieve effecten op beschermde natuurwaarden optreden. Gezien de gefaseerde aanleg van de landaanwinning zal per fase een uitvoeringsplan voor de compensatie worden opgesteld. Dit compensatieplan zal, gebaseerd op het operationele ontwerp van de landaanwinning, worden afgestemd op de verwachte negatieve effecten op beschermde natuurwaarden van de betreffende fase van de landaanwinning. De gefaseerde uitvoeringsplannen voor de natuurcompensatie worden getoetst door het nationaal bevoegd gezag.

Onzekerheden over resultaten: omgaan met het voorzorgsbeginsel

De gehanteerde verwachtingen over de natuurwaarden die de natuurcompensatieprojecten opleveren, zijn gebaseerd op wetenschappelijk onderzoek (bron: Advies over natuurcompensatie bij een Tweede Maasvlakte). Onzekerheid over de resulterende natuurwaarden zijn onderzocht door prognoses met bandbreedtes op te stellen. De meest pessimistische voorspelling is steeds als uitgangspunt gehanteerd. Het betreffende onderzoek heeft uitgewezen dat met deze compensatieprojecten, ook bij een minder gunstige ontwikkeling, aan de omvang, kwaliteit en tijdigheid van de compensatieopgave wordt voldaan.

Maatschappelijk draagvlak

Het onderzoek naar maatregelen voor natuurcompensatie heeft plaatsgevonden in samenspraak met betrokken overheden en maatschappelijke organisaties, waaronder natuurorganisaties. De ministerraad stelt vast dat de gemeente Rotterdam het compensatieprogramma heeft vastgelegd in een overeenkomst op bestuursniveau met betrokken partijen en organisaties.

5.1 Adviesaanvraag: Compensatie van effecten op prioritair kwalificerend habitat

Compensatieproject: nieuw duingebied van 100 hectare voor de kust van Delfland

Ter compensatie van het mogelijke verlies van 19,5 hectare van prioritair habitattype 2130 (vastgelegde kustduinen met kruidenvegetatie), met de hier thuishorende soorten, wordt een nieuw duingebied van 100 hectare aangelegd voor de kust van Delfland tussen Hoek van Holland en Ter Heijde (kaart 10). Daarbij kan eenzelfde habitattype ontstaan als waar mogelijk significant negatieve effecten te verwachten zijn.

Invulling van het project

Het project betreft de aanleg van 100 hectare nieuw duingebied voor de Delflandse kust, tussen Ter Heijde en Hoek van Holland. Over een lengte van ongeveer 6 km wordt de bestaande, hier vrij matig ontwikkelde duinenkust zeewaarts verbreed. In het nieuwe duingebied worden 90-95 hectare open droog duin (habitattype 2130) ontwikkeld.

Ter compensatie van de mogelijk negatieve effecten op de - niet prioritaire - groenknolorchis *Liparis loeselii* wordt binnen dit nieuwe duingebied een natte duinvallei (habitattype 2190) met een oppervlakte van 5-10 hectare gerealiseerd. Het gebied wordt zo gerealiseerd dat de natuurlijke processen die bij duinontwikkeling een rol spelen, met name de lokale verstuiving van zand, zoveel mogelijk ruimte krijgen.

De maximaal te verwachten negatieve effecten van een landaanwinning op de habitattypen 2130 en 2190 zullen naar verwachting circa 20 jaar nadat de landaanwinning haar maximale omvang heeft bereikt, optreden. Dit houdt

verband met de onderliggende ontwikkelingen in de morfologie van de Haringvlietmonding, die pas na verloop van tijd optreden. Op het moment dat de negatieve effecten zich na circa 20 jaar voordoen, zal de kwaliteit van het open droog duin (habitatype 2130) van het compensatieproject naar verwachting rond de 20% van de compensatieopgave bedragen. Om die reden is de omvang van het nieuw te ontwikkelen duingebied ongeveer vijfmaal zo groot genomen. Het minimumareaal van een voldoende ontwikkelde natte duinvallei is gesteld op 5-10 hectare.

Op dit moment kan niet worden uitgesloten dat na de periode van 20 jaar het negatieve effect op de duinen een andere omvang kan krijgen dan de berekende 19,5 hectare. Indien na de periode van 20 jaar uit de monitoring van de effecten op Voorne's Duin en Kop van Goeree een afwijkend effect blijkt (zie hoofdstuk 2.3) en dit zich niet verhoudt met de voortgaande ecologische ontwikkeling van het nieuwe duingebied voor de Delflandse kust, dan zullen passende maatregelen worden getroffen (zie hoofdstuk 5.3).

Behalve de realisering van een deel van de compensatiedoelstelling betekent dit project een substantiële versterking van de ecologische hoofdstructuur van de Nederlandse kustduinen. De gekozen locatie ligt – ook op de langere termijn – gunstig geëxponerd ten opzichte van de dynamiek van de zee (saltspray).

5.2 Informatieoverdracht: Compensatie van effecten op overige kwalificerende habitats en soorten

Compensatieproject: zeereservaat van 31.250 hectare binnen de noordelijke Voordelta

Ter compensatie van het verlies van 3.125 hectare van habitatype 1110 (permanent met zeewater van geringe diepe overstromde zandbanken), met hier thuishorende (kwalificerende) soorten, waaronder foeragerende kustvogels (roodkeelduiker *Gavia stellata*, kuifduiker *Podiceps auritus*, toppereend *Aythya marila*) wordt een zeereservaat van 31.250 hectare binnen de beschermingszone Voordelta ingesteld (kaart 11).

Invulling van het project

Een ruimtelijke, fysieke compensatie van het maximaal verwachte verlies van 3.125 hectare habitatype 1110 is op Nederlands grondgebied niet mogelijk gebleken. Er is daarom gekozen voor een compensatiemaatregel die binnen het resterende deel van de speciale beschermingszone Voordelta een dusdanige kwaliteitsverbetering oplevert dat de negatieve effecten op de natuurwaarden daarmee worden gecompenseerd. Het gaat daarbij vooral om het permanente verlies van zeebodem, de organismen die daar leven en de soorten hoger in de voedselketen (met name vogels) die daardoor (direct en indirect) voedselbronnen verliezen.

De belangrijkste maatregelen in het zeereservaat zijn het beëindigen van bodemberoerende visserij, het vissen met staande netten en fuiken, en delfstoffenwinning, evenals het reguleren en zoneren van recreatieve activiteiten. Storende activiteiten, zoals de plaatsing van windmolens en zendmasten, zijn niet toegestaan. Voor het zeereservaat wordt een beheersplan opgesteld conform artikel 6.1 van de Habitatrictlijn. De maatregelen zijn een substantiële aanvulling op het bestaande beleid voor de Voordelta. Het betreffen extra maatregelen, bovenop hetgeen in het kader van de nationale en internationale regelgeving op het gebied van de natuurbescherming al vereist is. Uit onderzoek is gebleken dat hiermee een kwaliteitsverbetering van ongeveer 10% kan worden bereikt. Op grond hiervan is voor de omvang van het zeereservaat een opslagfactor van 10 toegepast om aan de compensatieopgave van 3.125 hectare te voldoen. Omdat de Voordelta reeds is aangewezen, respectievelijk aangemeld als beschermingszone in het kader van de Vogel- en Habitatrictlijn, betekent dit project tevens een versterking van het Natura 2000 netwerk.

Compensatieproject: nieuwe zeereep van 23 hectare bij de Brouwersdam

Ter compensatie van het verlies van 23 hectare van habitatype 2120 (wandelande duinen op de strandwal met *Ammophila arenaria*), met hier thuishorende soorten, wordt op twee locaties bij de Brouwersdam een zeereep van in totaal 23 hectare gerealiseerd (kaart 12).

Invulling van het project

Door aanleg van 23 hectare zeereep aan de zeezijde van de Brouwersdam wordt de compensatieopgave voor dit habitatype (2120) gerealiseerd. Het bereiken van de vereiste kwaliteit is bij ontwikkeling van een nieuwe zeereep naar verwachting geen knelpunt; er is daarom geen opslagfactor nodig. De Brouwersdam is een kunstmatige dam van ongeveer 6 km lengte, die een deel van de beschermingszone Voordelta aan de landzijde begrenst. Aanleg van een zeereep levert een positieve bijdrage aan het Natura 2000 netwerk, omdat de Voordelta ter plaatse van een meer natuurlijke kust wordt voorzien en de verbinding tussen de duingebieden op Goeree en Schouwen, beide aangemeld als beschermingszone onder de Habitatrichtlijn, wordt verbeterd.

5.3 Monitoring van het compensatieprogramma

Om vast te stellen of de compensatieprojecten werkelijk voldoen aan de compensatieopgave, zal er een monitoring plaatsvinden van de ontwikkeling van de natuurwaarden na realisatie van de projecten. De resultaten worden vergeleken met de uitkomsten van de monitoring van de effecten van de landaanwinning. Op basis hiervan zullen aard en omvang van de compensatieprojecten zo nodig worden aangepast. In de rapportages aan de Europese Commissie zullen resultaten van het monitoringsprogramma worden meegenomen.

6 Nadere informatie

Nadere informatie over het Project Mainportontwikkeling Rotterdam is op de volgende manieren verkrijgbaar:

- Bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Goederenvervoer
t.a.v. de plaatsvervangend directeur-
generaal, drs. F.J.P (Fred) Heuer
Postbus 20904
2500 EX Den Haag – Nederland
bezoekadres: Artillerie, Nieuwe Uitleg 1
tel (+3170) 351 14 00
fax (+3170) 351 14 75
fred.heuer@dgg.minvenw.nl
- Bij het ministerie van Landbouw,
Natuurbeheer en Visserij
Directie Zuidwest
t.a.v. directeur regio Zuidwest
ir. R. (Romke) Woudstra
Postbus 1167
3300 BD Dordrecht – Nederland
bezoekadres: Burgemeester de
Raadsingel 69
tel. (+3178) 639 54 58
fax (+3178) 639 54 99
r.woudstra@lnvzw.agro.nl
- Via www.mainport-pmr.nl
- In de volgende documenten:
 - Startnotitie PKB⁺/m.e.r.
Mainportontwikkeling Rotterdam,
Den Haag mei 1998
 - Interimrapportage PMR Op Koers,
Den Haag juli 1999
 - PKB-plus Project Mainportontwikkeling
Rotterdam, deel 1 t/m 3, Den Haag
mei - december 2001
 - MER Hoofdrapport Project
Mainportontwikkeling Rotterdam,
Den Haag mei 2001
 - MER Deelnota Landaanwinning Project
Mainportontwikkeling Rotterdam,
Den Haag mei 2001
 - Advies over natuurcompensatie bij een
Tweede Maasvlakte, Expertisecentrum
PMR, Rotterdam november 2001.
 - Natuurcompensatie landaanwinning &
leefbaarheidspakket Voorne en Goeree,
Bestuurlijk Stakeholdersproces, DHV 2001.
 - Slibverspreidingsonderzoek
Waterloopkundig Laboratorium Delft 2001

Bijlage 1: Kwalificerende soorten en habitats Vogel- en Habitatrichtlijn

	Vogelrichtlijn ¹		Habitatrichtlijn ²		Kwalificerende soorten ⁴
	Datum en oppervlakte	Kwalificerende vogelsoorten	Oppervlakte	Kwalificerende habitats ^{3,4}	
Voordelta	maart 2000 ca. 90.000 ha	Lepelaar Toppereend Zilverplevier Tureluur Roodkeelduiker Kuifduiker	ca. 90.000 ha	1110 (96%) 1140 (3%) 1310 (1%)	gewone zeehond bruinvis fint
Kwade Hoek	november 1994 825 ha	Lepelaar ⁵ Pijlstaart	713 ha	2130 (55%) * 2120 (10%) 1140 (10%) 2110 (5%) 1330 (5%) 1310 (4%) 2190 (4%) 1320 (2%) 2170 (1%) 2160 (1%)	
Voorne's Duin (inclusief het Groene Strand)	maart 2000 1500 ha	Lepelaar Kleine Zilverreiger Aalscholver	1129 ha	2130 (50%) * 2180 (20%) 2190 (15%) 2160 (10%) 2170 (2%) 2120 (2%)	Noordse woelmuis * groenknolorchis
Kop van Goeree	(niet aangewezen)		273 ha	2130 (50%) * 2160 (15%) 2120 (15%) 2170 (5%) 2110 (5%) 2190 (4%)	

¹ Bron: Tekst en toelichting van de aanwijzingsbeschikking, Ministerie van LNV
² Bron: Natura 2000 Standard Data Form (juli 1999), Expertisecentrum LNV
³ Benaming EU-habitats zie bijlage 2.1
⁴ Prioritaire habitat

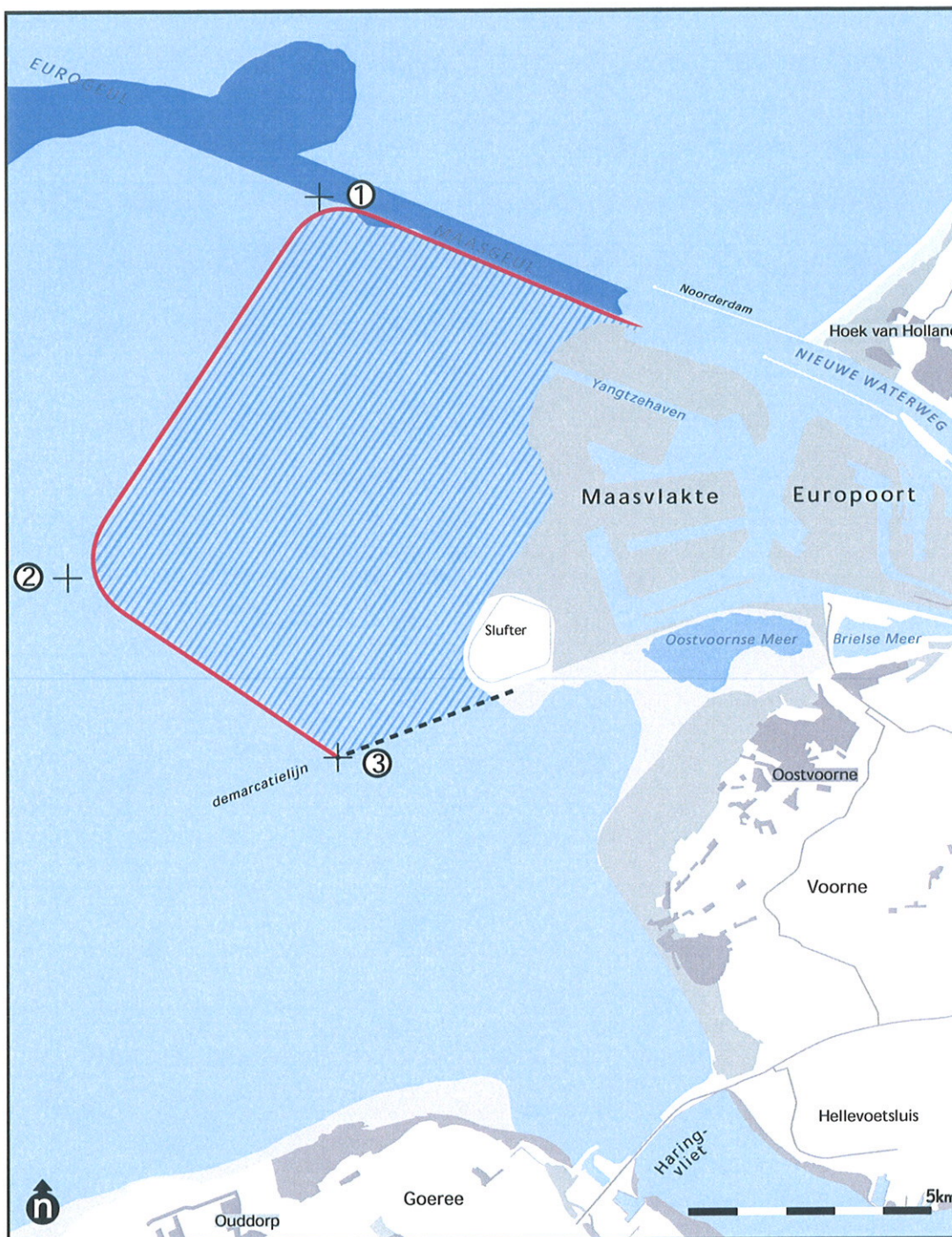
⁵ Vogelgegevens Kwade Hoek ontleend aan Van Roomen e.a., 2000
⁶ Bron: De Bruyne 2001
⁷ La Haye 2001
 *Onderwerp adviesaanvraag

Bijlage 2

Kaartenoverzicht

Kaart 1: Zoekgebied landaanwinning	.27
Kaart 2: Referentieontwerpen landaanwinning	.29
Kaart 3: Kwalificerende habitattypen voor Habitatrichtlijn	.31
Kaart 4: Kwalificerende soorten hogere planten voor Habitatrichtlijn Groenknolorchis	.33
Kaart 5: Kwalificerende diersoorten voor Habitatrichtlijn: Noordse Woelmuis	.35
Kaart 6: Kwalificerende diersoorten voor Habitatrichtlijn: Gewone zeehond	.35
Kaart 7: Kwalificerende diersoorten voor Habitatrichtlijn: Fint	.37
Kaart 8: Kwalificerende broedvogelsoorten voor Vogelrichtlijn	.39
Kaart 9: Kwalificerende foeragerende kust- en zeevogels voor Vogelrichtlijn	.41
Kaart 10: Compensatieproject: nieuw duingebied van 100 hectare voor de kust van Delfland	.43
Kaart 11: Compensatieproject: zeereservaat van 31.250 hectare binnen de noordelijke Voordelta	.45
Kaart 12: Compensatieproject: nieuwe zeereep van 23 hectare bij de Brouwersdam	.47

Kaart 1: Zoekgebied landaanwinning

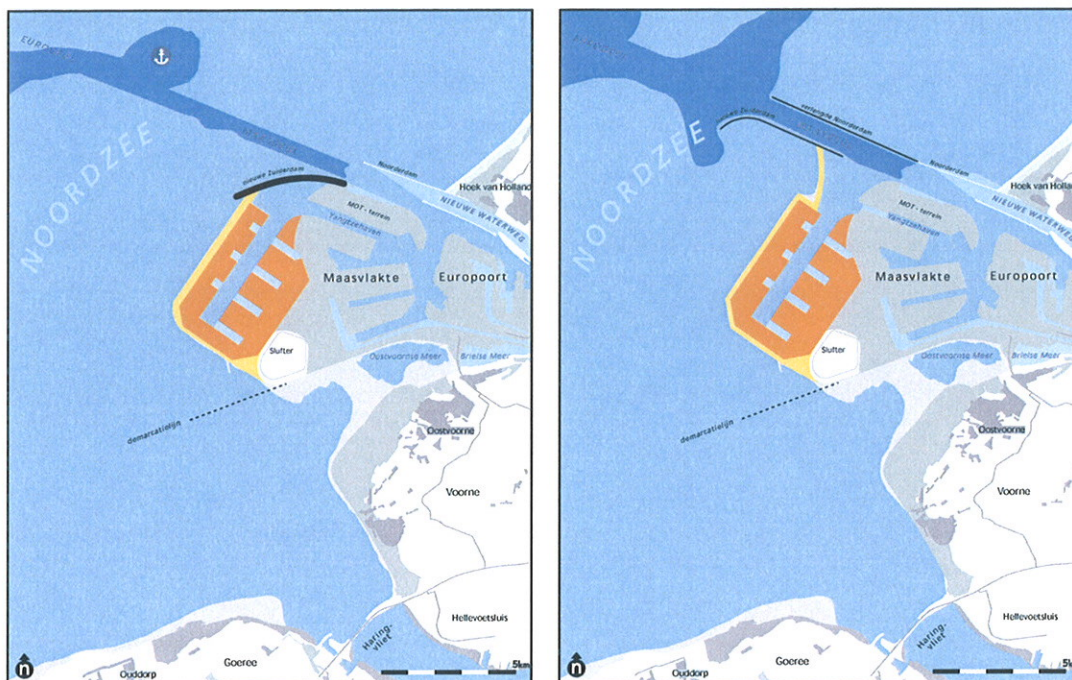


 zoekgebied landaanwinning

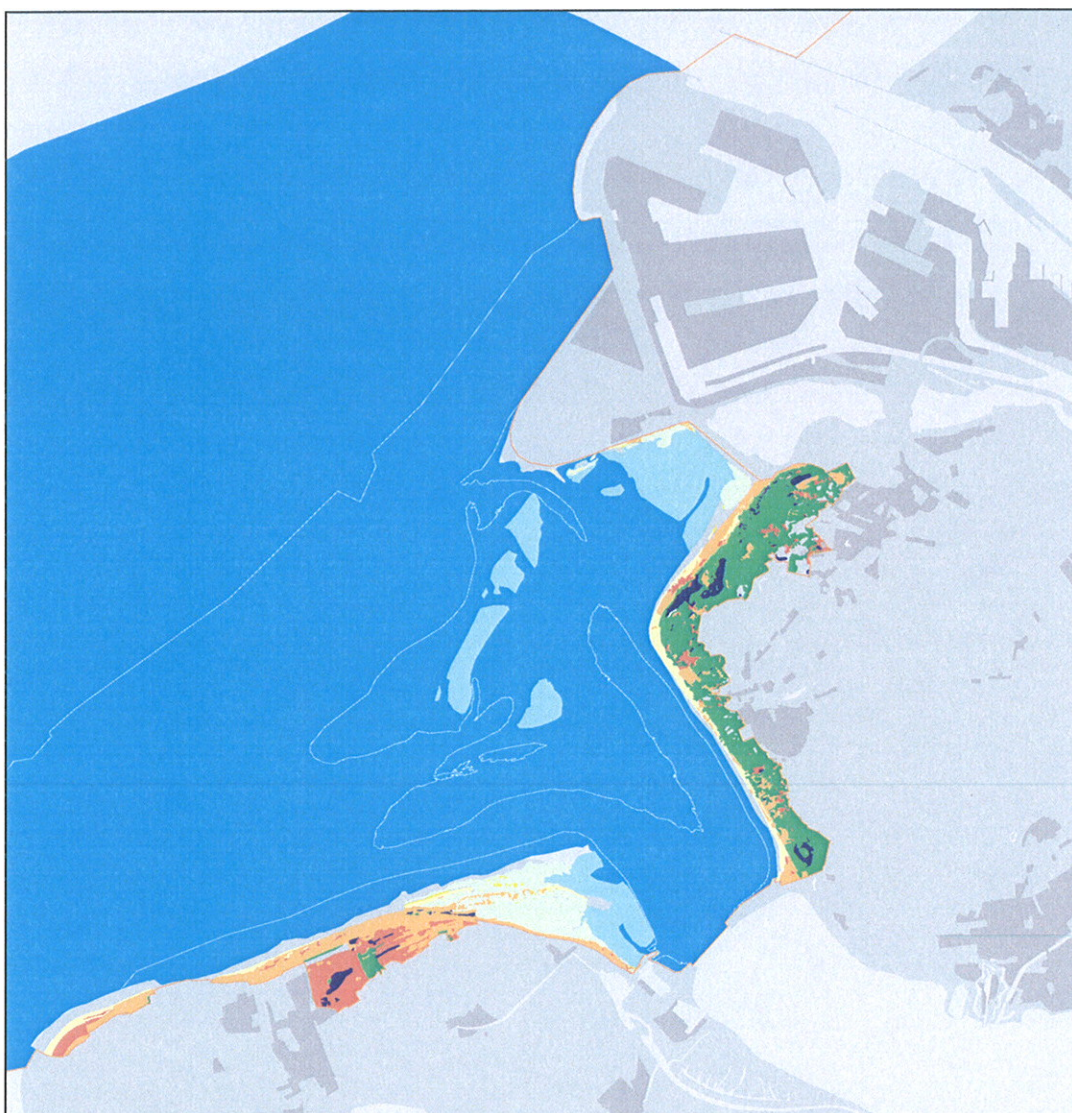
COÖRDINATEN DEELPROJECT LANDAANWINNING

nr.	x-coördinaat	y-coördinaat
①	55833	448014
②	50486	439964
③	56051	436196

Kaart 2: Referentieontwerpen landaanwinning



Kaart 3: Kwalificerende habitattypen voor Habitatrictlijn



Habitats van bijlage 1:

- 110 Permanent met ondiep zeewater overstromde zandbanken
- 1140 Bij eb droogvallende slikken en zandplaten
- 1310 Kwelderpioniervegetaties van eenjarigen/
1320 slijkgrasvegetaties/grazige kweldervegetaties
1330
- 2110 Embryonale duintjes

- 2120 Wandelende duinen met helm ('witte duinen')
- 2190 Vochtige duinvallen
- 2160 Duinen met duindoornstruweel
- 2170 Duinen met kruipwilgvegetaties
- 2180 Beboste duinen van Atlantische, continentale en boreale regio's

idem, prioritair:

- 2130* Vastgelegde kustduinen met kruidenvegetatie ('grijze duinen')

overig:

— Begrenzing studiegebied

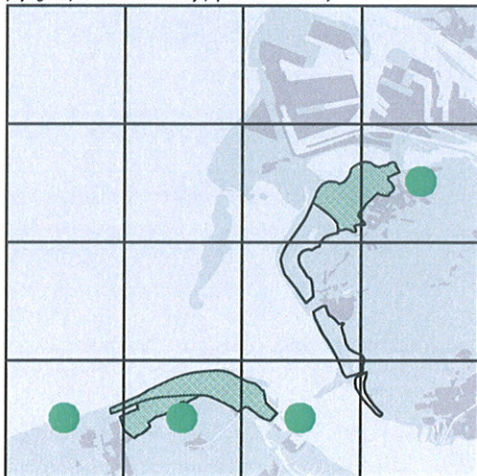
Vervaardigd door BGB, ec-PMR
Ref. BGB0579, Datum: 19-12-2001
Schaal 1:80000

Kaart 4: Kwalificerende soorten hogere planten voor Habitatrichtlijn Groenknolorchis



Kaart 5: Kwalificerende diersoorten voor Habitatrichtlijn: Noordse Woelmuis

(bijlage 2/4 EU-Habitatrichtlijn; prioritaire soort)

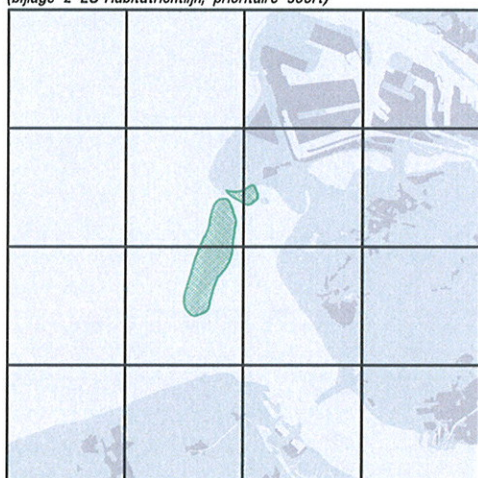


Microtus oeconomus ssp. arenicola iz kw

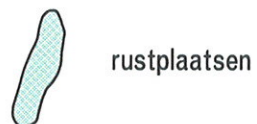


Kaart 6: Kwalificerende diersoorten voor Habitatrichtlijn: Gewone zeehond

(bijlage 2 EU-Habitatrichtlijn; prioritaire soort)



Phoca vitulina

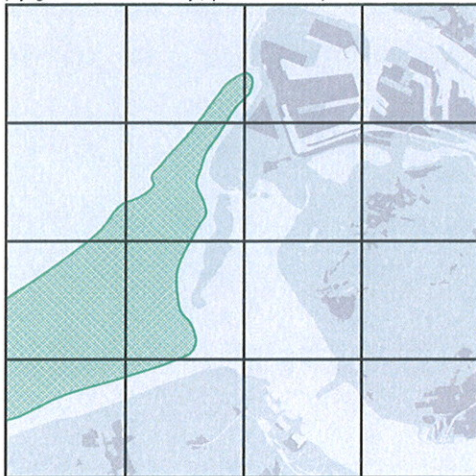


Schaal 1:250000
Datum 19-12-2001

Bronvermelding:
Gegevens fauna: SM2V, werkgroep NR
Topogr. ondergrond:
(c) Gemeentewerken Rotterdam
Vervaardigd door BGB, ecPMR, Ref.: BGB0577
i.o.v. werkgroep NR

Kaart 7: Kwalificerende diersoorten voor Habitatrichtlijn: Fint

(bijlage 2 EU-Habitatrichtlijn; prioritaire soort)



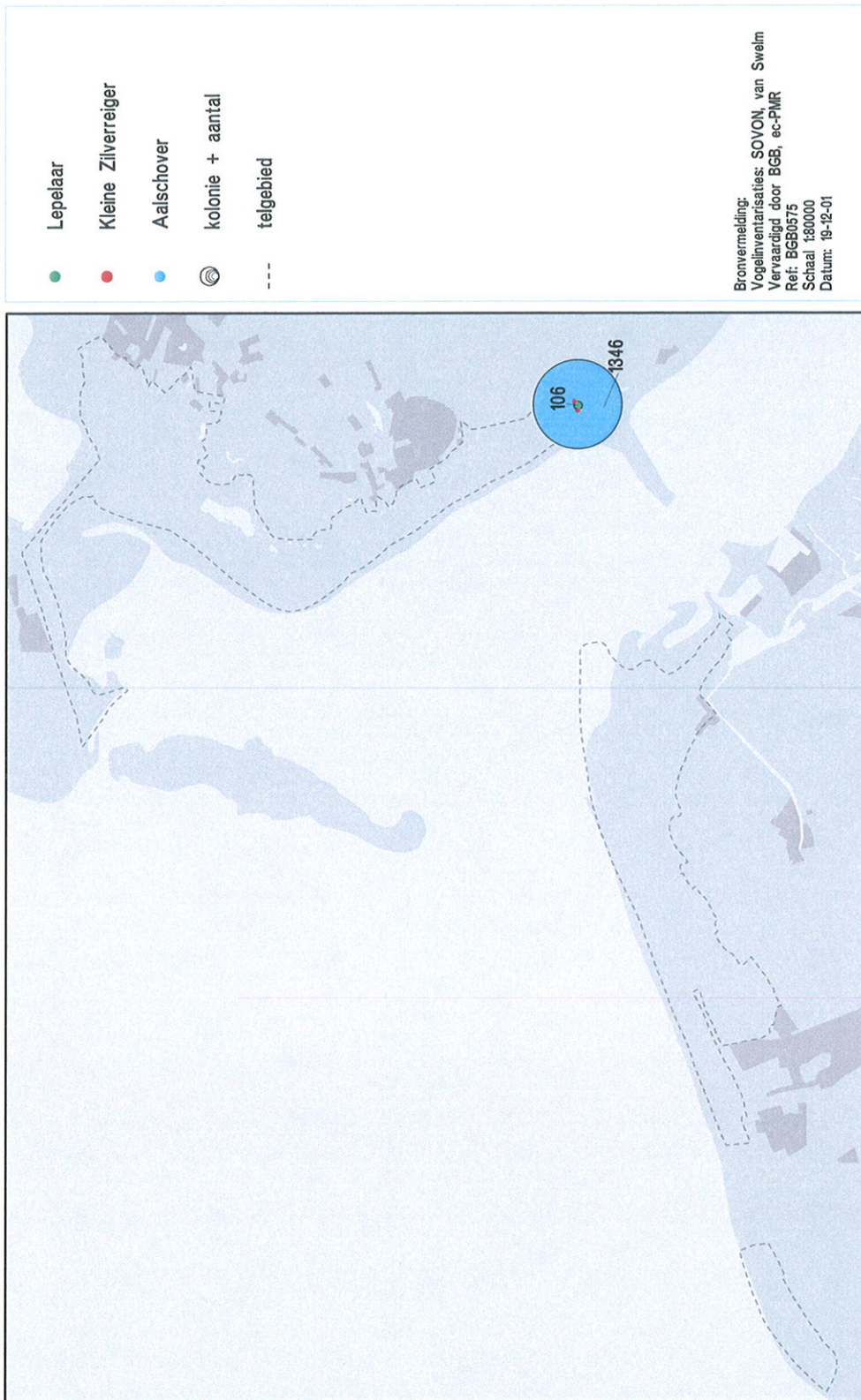
belangrijkste leefgebied

Alosa fallax

Schaal 1:250000
Datum 19-12-2001

Bronvermelding:
Gegevens fauna: SM2V, werkgroep NR
Topogr. ondergrond:
(c) Gemeentewerken Rotterdam
Vervaardigd door BGBB, ecPMR, Ref.: BGB0576
i.o.v. werkgroep NR

Kaart 8: Kwalificerende broedvogelsoorten voor Vogelrichtlijn



Kaart 9: Kwalificerende foeragerende kust- en zeevogels voor Vogelrichtlijn



 viseters

 wadvogels

 duikeenden

seizoensmaxima 1992-1996:

roodkeelduiker 3
kuifduiker 3

seizoensmaxima 1993-1996:

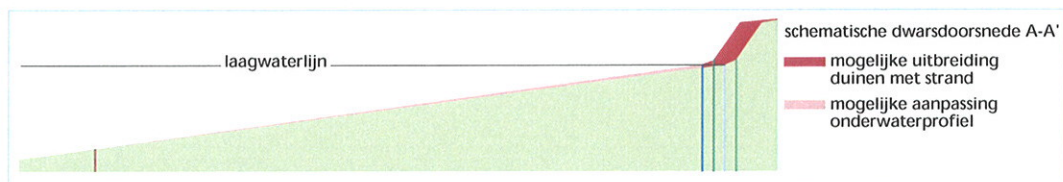
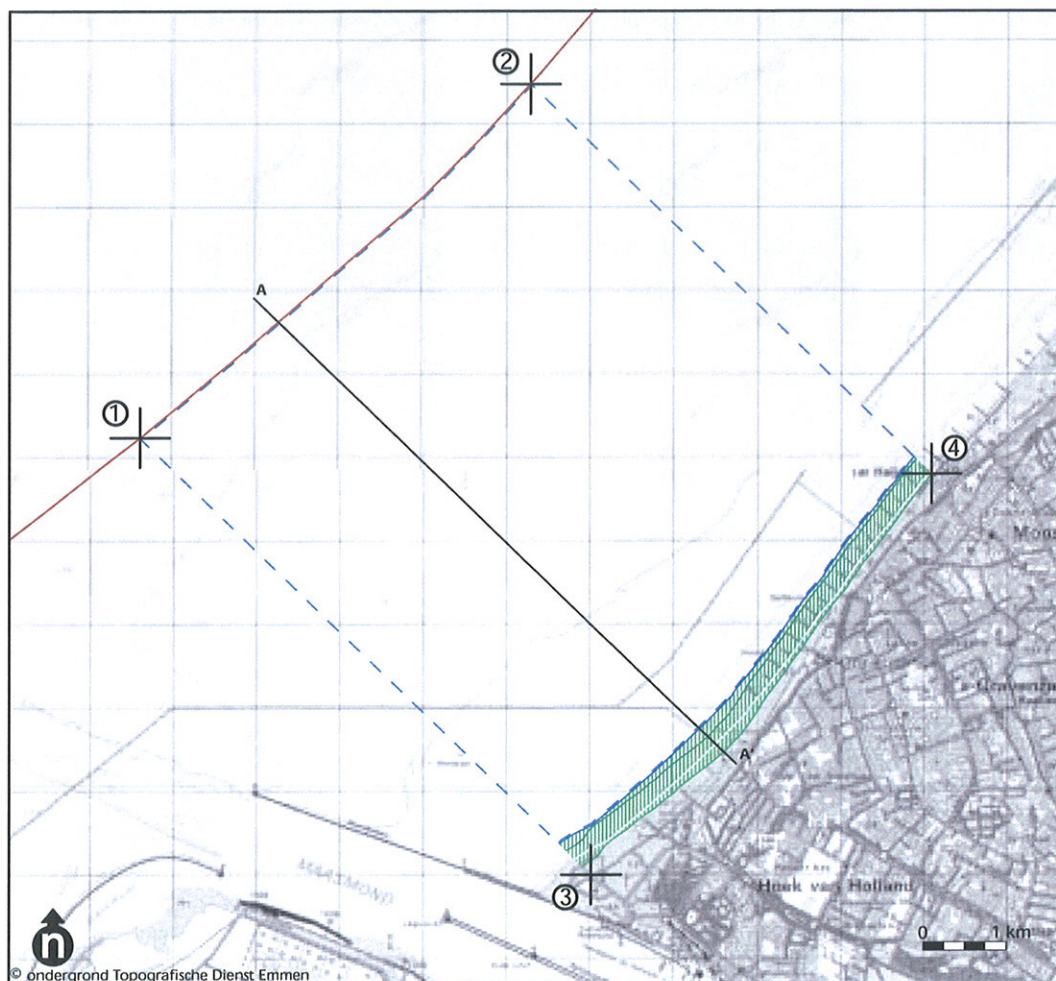
lepelaar 160
zilverplevier 1700
tureluur 2600
pijlstart 1200

seizoensmaximum 1997/1998:

toppereend 4700

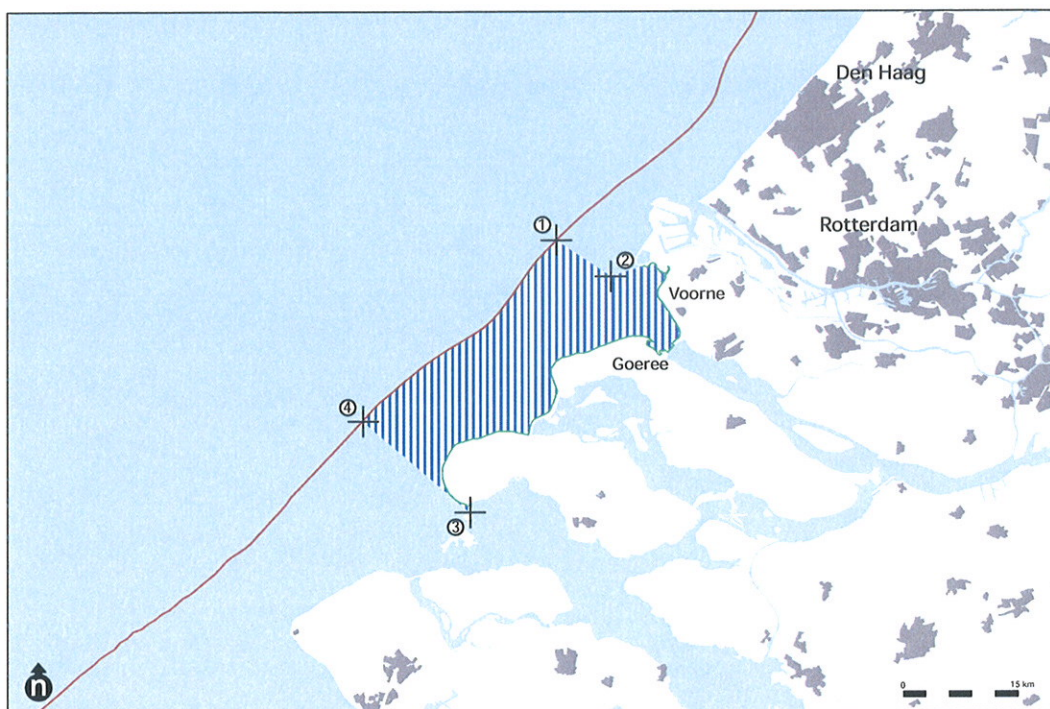
Bronvermelding:
Vervaardigd door BGB, ec-PMR
Ref: BGB0578
Datum: 19-12-2001
Schaal 1:100000

Kaart 10: Compensatieproject: nieuw duingebied van 100 hectare voor de kust van Delfland



—	NAP -20m lijn (doorgaand)	COÖRDINATEN		
—	huidige voet zeereep	nr.	x-coördinaat	y-coördinaat
—	huidige laagwaterlijn	①	61565	450239
—	maximale verschuiving van voet zeereep	②	66268	454468
—	maximale verschuiving van laagwaterlijn	③	67000	445000
▨	zoekgebied waar uitbreiding duinen met strand mogelijk wordt gemaakt	④	71068	449794
- - -	gebied waar aanpassing onderwaterprofiel kan plaatsvinden			

Kaart 11: Compensatieproject: zeereservaat van 31.250 hectare binnen de noordelijke Voordelta



- |||| zeereservaat voor de Haringvlietmond
- NAP -20m lijn (doorgaand)
- laagwaterlijn

COORDINATEN

nr.	x-coördinaat	y-coördinaat
①	48960	440395
②	56051	436196
③	39753	408797
④	27278	419417

Kaart 12: Compensatieproject: nieuwe zeereep van 23 hectare bij de Brouwersdam



■ begrenzing ingreep nieuwe zeereep

Uitgave en eindredactie
Project Mainportontwikkeling
Rotterdam

Redactie
Jos Lammers, Delft

Vormgeving en opmaak
VDM reclame & marketing,
Rotterdam

Vormgeving en opmaak kaarten
Expertisecentrum PMR

Fotografie cover
Herman Zonderland, Delft

Druk
Drukkerij Twigt, Waddinxveen

Den Haag, december 2001