

Definitieve tekst PKB-plus

Project Mainportontwikkeling Rotterdam

Deel 4

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Ministerie van Financiën

Ministerie van Economische Zaken

Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit

Den Haag, september 2003



Inhoudsopgave

1	Inleiding	8
1.1	Achtergrond	8
1.2	Procesverloop sinds het verschijnen van PKB-plus deel 1 tot en met deel 3	9
1.3	Procesverloop sinds het verschijnen van PKB-plus deel 3	11
1.4	Aard en status van de PKB-plus-procedure	14
1.5	Leeswijzer	15
2	Visie en probleemstelling	18
2.1	Visie en ambities	18
2.1.1	De functies van de mainport Rotterdam	18
2.1.2	Europees beleid	19
2.1.3	Ambities van het kabinet voor mainportontwikkeling	20
2.1.4	Ruimtelijke visie op de Rotterdamse regio	22
2.2	Problemen van haven en leefomgeving bij ongewijzigd beleid	24
2.2.1	Het ruimteprobleem in de haven	24
2.2.2	Problemen voor de kwaliteit van de leefomgeving	26
2.3	Probleemvaststelling	28
2.4	Afweging van alternatieven	29
3	Beleidskeuze Mainportontwikkeling Rotterdam	30
3.1	Hoofdpijnen van het kabinetsbesluit	30
3.2	Bestaand Rotterdams Gebied	32
3.2.1	Projecten voor intensivering en optimalisering van het ruimtegebruik	33
3.2.2	Projecten voor een verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving	33
3.3	Landaanwinning	36
3.3.1	Beslissingen	36
3.3.2	Randvoorwaarden	37
3.3.3	Zandwinning	39
3.3.4	Mitigatie en compensatie	40

3.4	750 hectare natuur- en recreatiegebied	44
3.4.1	Inleiding	44
3.4.2	Zuidflank Rotterdam	45
3.4.3	Noordflank Rotterdam	46
3.4.4	Realisering	47
4	Toelichting en motivering bij visie en probleemstelling	50
4.1	Algemeen	50
4.2	Dubbeldoelstelling	50
4.2.1	Inspraak	50
4.2.2	Standpunt Kabinet	50
4.3	Alternatieven voor Mainportontwikkeling Rotterdam	51
4.3.1	Inspraak	51
4.3.2	Standpunt Kabinet	51
4.4	Kosten-batenanalyses	51
4.4.1	Inspraak	51
4.4.2	Standpunt Kabinet	51
4.5	Algemene aspecten	52
4.5.1	Inspraak	52
4.5.2	Advisering	53
4.5.3	Standpunt Kabinet	53
5	Toelichting en motivering bij Bestaand Rotterdams Gebied	56
5.1	Algemeen	56
5.1.1	Inspraak	56
5.1.2	Advisering	56
5.1.3	Standpunt kabinet	57
5.2	Gekozen projecten	58
5.2.1	Optimalisatie ruimtegebruik vierde petroleumhaven en Hartelkanaal-West	58
5.2.2	Waalhaven-Oost	59
5.2.3	Kenniscentrum Geluid en overige geluidsmaatregelen	59
5.2.4	Oostvoornse meer	61
5.2.5	Veerverbindingen	62
5.2.6	Aanscherping uitgiftebeleid en stimulering van hogere productiviteit in de containersector	62
5.2.7	Gebiedsgerichte benadering	62
5.2.8	Landtong Rozenburg	63
5.2.9	Rivierparken	63
5.2.10	Overige projecten	64

5.3	Effecten	65
5.3.1	Inspraak	65
5.3.2	Advisering	65
5.3.3	Standpunt kabinet	65
6	Toelichting en motivering bij Landaanwinning	66
6.1	Nut en noodzaak	66
6.1.1	Inspraak	66
6.1.2	Aanvullend onderzoek	67
6.1.3	Standpunt kabinet	69
6.2	Alternatieven voor een landaanwinning	71
6.2.1	Inspraak	71
6.2.2	Standpunt kabinet	71
6.3	Varianten	72
6.3.1	Inspraak	72
6.3.2	Advisering	73
6.3.3	Aanvullend onderzoek	73
6.3.4	Standpunt kabinet	74
6.4	Fasering	76
6.4.1	Inspraak	76
6.4.2	Standpunt kabinet	77
6.5	Gebruiksfuncties	78
6.5.1	Inspraak	78
6.5.2	Bestuurlijk overleg	79
6.5.3	ONR-advies	79
6.5.4	Standpunt kabinet	79
6.6	Kust en zee	80
6.6.1	Inspraak	80
6.6.2	Aanvullend onderzoek	81
6.6.3	Standpunt kabinet	83
6.7	Zandwinning	86
6.7.1	Inspraak	86
6.7.2	Advisering	87
6.7.3	Standpunt kabinet	87
6.8	Verkeer en vervoer	89
6.8.1	Inspraak	89
6.8.2	Aanvullend onderzoek	90
6.8.3	Standpunt kabinet	91
6.9	Milieu-effecten	93
6.9.1	Inspraak	93
6.9.2	Advisering	95
6.9.3	Standpunt kabinet	95

6.10	Natuur	98
6.10.1	Inspraak	98
6.10.2	Advisering	99
6.10.3	Standpunt kabinet	100
6.11	Recreatie	102
6.11.1	Inspraak	102
6.11.2	Standpunt kabinet	103
6.12	Mitigatie en compensatie	104
6.12.1	Aanvullend onderzoek	104
6.12.2	Inspraak	109
6.12.3	Advisering	113
6.12.4	Standpunt kabinet	113
6.13	Verdere planuitwerking landaanwinning	117
6.13.1	Inspraak	117
6.13.2	Standpunt kabinet	118
7	Toelichting en motivering bij 750 hectare natuur- en recreatiegebied	120
7.1	Doel, aanpak en locatiekeuze	120
7.1.1	Inspraak en advisering	120
7.1.2	Aanvullend onderzoek	121
7.1.3	Standpunt kabinet	121
7.2	Begrenzing van de concrete beleidsbeslissingen	123
7.2.1	Inspraak en advisering	123
7.2.2	Standpunt kabinet	123
7.3	Midden-IJsselmonde algemeen	124
7.3.1	Inspraak en advisering	124
7.3.2	Standpunt kabinet	124
7.4	Inrichting Midden-IJsselmonde	126
7.4.1	Inspraak en advisering	126
7.4.2	Standpunt kabinet	127
7.5	Getijden, gearceerd gebied en golfbaan	128
7.5.1	Inspraak en advisering	128
7.5.2	Standpunt kabinet	129
7.6	Landinrichting	130
7.6.1	Inspraak en advisering	130
7.6.2	Standpunt kabinet	130
7.7	Inrichting Schiebroekse- en Zuidpolder en Schiezone	131
7.7.1	Inspraak en advisering	131
7.7.2	Standpunt kabinet	131
7.8	Groene verbinding	132
7.8.1	Inspraak en advisering	132
7.8.2	Standpunt kabinet	133

7.9	Water	133
7.9.1	Inspraak en advisering	133
7.9.2	Standpunt kabinet	133
7.10	Financiële onderbouwing	134
7.10.1	Inspraak en advisering	134
7.10.2	Standpunt kabinet	135
Bijlage 1: Literatuurlijst		136
Bijlage 2: Kaartenoverzicht		138





1

Inleiding

1.1 Achtergrond

Het kabinet wil de ruimtelijke voorwaarden scheppen voor een impuls in de economie en de leefomgeving van de Rotterdamse regio om de dubbele doelstelling te realiseren zoals die in de Startnotitie Mainportontwikkeling Rotterdam van mei 1998 is verwoord: versterking van de positie van de mainport¹ Rotterdam en het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving in Rijnmond.

Op 28 mei 2001 heeft het kabinet de Ontwerp Planologische Kernbeslissing-plus Mainportontwikkeling Rotterdam uitgebracht, ook wel PKB-plus deel 1 geheten. In de Ontwerp PKB-plus stelt het kabinet ter realisering van de dubbele doelstelling een pakket maatregelen voor, gegroepeerd in drie deelprojecten die samen het Project Mainportontwikkeling Rotterdam vormen:

- Bestaand Rotterdams gebied (BRG): een serie projecten om het bestaande havengebied beter te benutten en de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren;
- Landaanwinning: uitbreiden van de Rotterdamse haven met een landaanwinning ten behoeve van haven- en industrieterrein van maximaal 1000 hectare

netto en maatregelen om schade aan beschermde natuur te compenseren;

- 750 hectare natuur- en recreatiegebied: ontwikkeling van nieuwe natuur- en recreatiegebieden op Midden-IJsselmonde en ten noorden van Rotterdam.

Het kabinet heeft met de toevoeging 'plus' de bestuurlijke bereidheid getoond om deze projecten mogelijk te maken en de randvoorwaarden waaronder deze projecten tot stand kunnen komen en bijbehorende ruimtelijke reserveringen geformuleerd.

Eind februari 2002 hebben de minister van Verkeer en Waterstaat en de staatssecretaris van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij namens de Nederlandse overheid de Europese Commissie geïnformeerd over de manier waarop voor het project de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn wordt gevolgd en haar advies gevraagd.

April 2003 heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat het Europese Advies ontvangen. Het advies had geen gevolgen voor de inhoud van de PKB-plus deel 4 en dus kon tot publicatie worden overgegaan.

1. Met mainport Rotterdam wordt bedoeld de haven van Rotterdam en daaraan functioneel verbonden locaties, die samen optimale kansen bieden voor de verwerking van havengerelateerde goederenstromen en daaraan verwante handels-, logistieke en industriële activiteiten, met als doel het creëren van inkomen (bijdrage aan Bruto Nationaal Product) en werkgelegenheid in de regio Rijnmond en de rest van Nederland (Startnotitie PKB+/m.e.r. Mainportontwikkeling Rotterdam, 1998).

1.2 Procesverloop sinds het verschijnen van PKB-plus deel 1 tot en met deel 3

Na het verschijnen van PKB-plus deel 1 hebben de volgende activiteiten plaatsgevonden:

- inspraak;
- bestuurlijk overleg;
- advisering door de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) en wettelijke adviseurs;
- aanvullend onderzoek.

Inspraak

Na de publicatie van PKB-plus deel 1 is een inspraakprocedure doorlopen conform artikel 2a, lid 2 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Tegelijk met PKB-plus deel 1 zijn een milieueffectrapport (MER) en twee kosten-batenanalyses (KBA) verschenen. Dit hele pakket is van 28 mei 2001 tot en met 27 juli 2001 ter inzage gelegd en beschikbaar gesteld op de internetsite van het project. Op de PKB-plus deel 1 en het MER was inspraak mogelijk². In landelijke en regionale dagbladen zijn advertenties geplaatst met de uitnodiging om:

- schriftelijk te reageren op PKB-plus deel 1 en het MER;
- één van de vier informatiebijeenkomsten te bezoeken, die tussen 18 en 21 juni 2001 zijn gehouden.

Tijdens de inspraakperiode zijn 171 schriftelijke en 26 mondeling inspraakreacties ontvangen. PKB-plus deel 2 bevat een verslag van de hoofdlijnen van deze reacties en de daarin verwoorde standpunten van overheden, organisaties en burgers.

Bestuurlijk overleg

Het doel van bestuurlijk overleg was om betrokken bestuurders gelegenheid te bieden

om hun reacties op de PKB-plus en het milieueffectrapport toe te lichten. Hiertoe is driemaal bestuurlijk overleg georganiseerd:

- Op 10 september 2001 heeft bestuurlijk overleg plaatsgevonden waarbij de nadruk lag op het deelproject Landaanwinning. Bij dit overleg waren de minister van Verkeer en Waterstaat en staatssecretaris van Landbouw, Natuur en Visserij en bestuurlijke vertegenwoordigers van Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland, het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Rotterdam en de stadsregio Rotterdam aanwezig.
- Op 17 september 2001 heeft bestuurlijk overleg plaatsgevonden over de gehele PKB-plus deel 1. Bij dit overleg waren de Hoofdingenieur-directeur van de regionale directie Zuid-Holland van Rijkswaterstaat (namens de minister van Verkeer en Waterstaat), bestuurlijke vertegenwoordigers van de gemeenten Barendrecht, Brielle, Rozenburg, Schiedam, Goedereede, Westvoorne, Albrandswaard, Rotterdam en Vlaardingen en bestuurlijke vertegenwoordigers van de deelgemeente Hoogvliet, ROM-Rijnmond, het Productschap Vis, het Zuiveringsschap Hollandse Eiland en Waarden en het Waterschap de Brielse Dijkkring aanwezig.
- Op 24 oktober 2001 heeft bestuurlijk overleg plaatsgevonden waarbij de nadruk lag op het deelproject 750 hectare natuur- en recreatiegebied. Bij dit overleg waren de minister van Verkeer en Waterstaat, de staatssecretaris van Landbouw, Natuur en Visserij, bestuurlijke vertegenwoordigers van de gemeenten Rotterdam, Berkel en Rodenrijs en Albrandswaard, de provincie Zuid-Holland, de stadsregio Rotterdam en

2. Waar hierna gesproken wordt over PKB-plus, deel 1, wordt bedoeld PKB-plus, deel 1, inclusief het uitgebrachte milieueffectrapport.

het Waterschap IJsselmonde en vertegenwoordigers van ANWB, VNO-NCW en Het Zuid-Hollands Landschap aanwezig.

De verslagen van het bestuurlijk overleg zijn tevens opgenomen in PKB-plus deel 2.

Naast genoemd bestuurlijk overleg is er in het proces van totstandkoming van PKB-plus deel 3 op verschillende momenten overleg geweest tussen PMR en bij het project betrokken maatschappelijke organisaties en decentrale overheden, verenigd in het Overleg Niet-Rijkspartijen (ONR). Over het concept voor PKB-plus deel 3 heeft het ONR unaniem advies uitgebracht. Hieruit blijkt dat het ONR in hoofdlijnen de inhoud van PKB-plus deel 3 ondersteunt. Het advies richt zich met name op het deelproject Landaanwinning en de daarbij horende mitigatie en compensatie. Het kabinet heeft dit advies voor een belangrijk deel overgenomen.

Over de natuurcompensatie van de landaanwinning is op initiatief van het ONR en de gemeente Rotterdam het bestuurlijk stakeholdersoverleg georganiseerd. Hieraan hebben zestien direct belanghebbende maatschappelijke organisaties deelgenomen, onder meer op het gebied van natuur en milieu, recreatie en visserij. Dit overleg heeft geresulteerd in een akkoord over het natuurcompensatiepakket. Het deel van dit akkoord dat betrekking heeft op de PKB-plus is geheel overgenomen.

Na het verschijnen van de PKB-plus deel 1 is tevens overleg gevoerd met de Raad voor Verkeer en Waterstaat en de VROM-raad over eventuele advisering door deze raden over de PKB-plus deel 1. In onderling overleg tussen PMR en de beide raden is afgezien van advisering.

Advisering door Commissie m.e.r. en wettelijk adviseurs

Op 31 oktober 2001 heeft de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over het verschenen milieueffectrapport (hoofdrapport en drie deelnota's). Het advies van de Commissie m.e.r. is in PKB-plus deel 2 samengevat. Daarnaast hebben de Inspectie Milieuhygiëne van het ministerie van VROM en de Directie Zuidwest van het ministerie van LNV, in hun rol van wettelijk adviseur voor het MER, advies uitgebracht over het milieueffectrapport.

Aanvullend onderzoek

In PKB-plus deel 1 is op een aantal terreinen aanvullend onderzoek aangekondigd. De onderzoeken hadden betrekking op onder meer de volgende onderwerpen:

- de nautische ontsluiting van de landaanwinning;
- de bandbreedte van de effecten van de landaanwinning op de morfologische ontwikkelingen in de Haringvlietmond;
- de opties voor het compenseren van negatieve effecten op beschermde natuur als gevolg van de landaanwinning;
- de invloed van de landaanwinning op het slibtransport in de Noordzeekustzone, onder meer richting de Waddenzee;
- validering van het gebruikte model om veranderingen te berekenen in de saltsprayniveaus in de duinen van Voorne en Goeree als gevolg van de landaanwinning;
- vervolgonderzoek op de verrichte kosten-batenanalyses;
- juridisch advies over de alternatieven-afweging die bij PMR heeft plaatsgevonden in het kader van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn.

In PKB-plus deel 3 zijn de resultaten van de inspraak, bestuurlijk overleg, advisering door de Commissie m.e.r. en wettelijke adviseurs en aanvullend onderzoek verwerkt en als

kabinetsstandpunt ter instemming voorgelegd aan de Staten-Generaal. De aanpassingen ten opzichte van de Ontwerp Planologische Kernbeslissing-plus betroffen:

- actualisering van de tekst als gevolg van het vervolgonderzoek van de kosten-batenanalyses;
- actualisering van de tekst als gevolg van ingewonnen extern juridisch advies over de alternatievenafweging in het kader van de Vogel- en Habitatrichtlijn;
- een nadere specificatie van de inspanningsverplichting voor drie BRG-projecten om verkeerslawaaai te reduceren;
- de opening van het Oostvoornse Meer. Dit is niet langer een BRG-project. Hiervoor is een ander project in de plaats gekomen;
- een nadere concretisering van het afwegingskader voor de gebruiksfuncties van landaanwinning naar aanleiding van het advies van ONR;
- de fasering van de landaanwinning is gekoppeld aan de ontwikkeling van de feitelijke vraag naar ruimte;
- aanpassing op basis van aanvullend onderzoek van het gewenste niveau van veiligheid en vlothoud van de nautische toegankelijkheid van de landaanwinning;
- het zoekgebied en randvoorwaarden voor zandwinning. Deze zijn aangepast;
- nader onderzoek naar natuurcompensatie en bestuurlijk overleg in de regio hierover. De resultaten zijn verwerkt in een drietal concrete beleidsbeslissingen;
- het besluit ten aanzien van de inrichting van het natuur- en recreatiegebied op Midden-IJsselmonde. Dit is globaler gemaakt en houdt rekening met de agrarische bedrijvigheid en bestaande landschappelijke en cultuurhistorische elementen;
- een onjuistheid ten aanzien van de begrenzing van het natuurgebied in Midden-IJsselmonde/Koedoodzone. Deze is gecorrigeerd.

1.3 Procesverloop sinds het verschijnen van PKB-plus deel 3

Op 20 december 2001 bood het kabinet het kabinetsstandpunt over het project (deel 3 van de PKB-plus Mainportontwikkeling Rotterdam) ter behandeling aan de Tweede Kamer aan. Sindsdien hebben de volgende activiteiten plaatsgevonden:

Bestuurlijk overleg met de provincie Zeeland

Met de provincie Zeeland is na publicatie van PKB-plus deel 3 overleg gevoerd over de ontwikkeling van 23 hectare zeereep bij de Brouwersdam, ter compensatie van de schade die dit type natuur kan ondervinden van de aanleg van een nieuw stuk land in zee. Een deel van deze compensatieopgave, 8 hectare, bleek op die locatie niet uitgevoerd te kunnen worden vanwege de toeristische bestemming ter plekke. Na overleg met de provincie is daarom besloten deze 8 hectare niet bij de Brouwersdam, maar op de landaanwinning zelf te ontwikkelen. Dit betekent dat er nu 15 hectare natuurcompensatie bij de Brouwersdam zal worden ontwikkeld en 8 hectare op de landaanwinning zelf. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft de Tweede Kamer op 22 maart 2002 hierover schriftelijk geïnformeerd.

Overdracht van informatie en het vragen van advies aan de Europese Commissie

Medio februari 2002 hebben de toenmalige projectminister van Verkeer en Waterstaat en de toenmalige staatssecretaris van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij namens de Nederlandse overheid de Europese Commissie geïnformeerd over de manier waarop voor het project de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn wordt gevolgd. Daarbij is de Commissie per brief d.d. 26 februari 2002 gevraagd advies uit te brengen over de manier waarop de Nederlandse overheid omgaat met mogelijke

schade aan het open, droge duinlandschap op Voorne en Goeree. In de Europese Habitatrichtlijn behoort dit landschap tot de zogenaamde prioritaire habitats. Bovendien is het 'kwalificerend' voor de aanmelding van het betreffende gebied onder de richtlijn. Een overheid die een project overweegt met mogelijk significant negatieve gevolgen voor een prioritaire, kwalificerende habitat, moet daarover eerst advies vragen aan de Europese Commissie. Over de handelwijze met betrekking tot niet-prioritaire soorten en habitats, die in het geding zijn bij het Project Mainportontwikkeling Rotterdam en beschermde soorten en habitats, heeft het kabinet de Europese Commissie bij diezelfde gelegenheid geïnformeerd.

In de gecombineerde adviesaanvraag en informatieoverdracht heeft de Nederlandse overheid aangegeven welke effecten er van het project te verwachten zijn op natuurwaarden die in het kader van de richtlijnen worden beschermd. Ook is aangegeven welke alternatieven zijn onderzocht en welke dwingende redenen van groot openbaar belang er is om het project op de voorgestelde manier uit te voeren. Tenslotte is toegelicht hoe de schade aan beschermde natuur zoveel mogelijk wordt beperkt en hoe de resterende schade wordt gecompenseerd.

In reactie op vragen van de Europese Commissie heeft de Nederlandse overheid in juli 2002 nadere informatie verzonden.

Positief advies uit Brussel

Op 24 april 2003 heeft de Europese Commissie in antwoord op de adviesaanvraag een positief advies uitgebracht. De Commissie liet in haar advies weten dat er een nieuw havengebied in zee kan worden aangelegd om 'dwingende redenen van groot openbaar belang', op voorwaarde dat alle noodzakelijke

maatregelen om schade aan beschermde natuur te compenseren tijdig worden genomen en er een gedegen monitoringsysteem is opgezet.

De Commissie benadrukt de noodzaak van een gefaseerde aanleg, omdat dit de mogelijkheid biedt tot bijstelling. Het advies heeft geen gevolgen voor (de tekst van) de PKB-plus deel 4.

De zandwinning heeft van zowel de Europese Commissie als van maatschappelijke partijen altijd ruime aandacht gehad. De Europese Commissie zal op de hoogte worden gehouden over verdere stappen met betrekking tot zandwinning

De Europese Commissie wenst regelmatig op hoofdlijnen geïnformeerd te worden over de voortgang van het project. Meer gedetailleerd zal over de voortgang van de compensatiewerken en de effecten daarvan tussentijds informeel worden gerapporteerd. Als de effecten van de compensatiemaatregelen significant anders uitpakken dan voorzien, zal de Nederlandse overheid sneller en informeel rapporteren, dan in de voorgenomen halfjaarlijkse rapportages aan de Tweede Kamer waarbij in de terugkoppeling aan de Europese Commissie kan worden aangesloten.

Behandeling in de Tweede Kamer

Als gevolg van het bestuurlijk overleg met de provincie Zeeland, de behandeling in de Staten-Generaal en de moties die de Tweede Kamer heeft aangenomen, wijkt deel 4 van de PKB-plus Project Mainportontwikkeling Rotterdam op een aantal punten af van het kabinetsstandpunt, zoals dat is neergelegd in PKB-plus deel 3. Voorafgaand aan de stemming voerden kabinet en Kamer op 8 april 2002 overleg in de Tweede-Kamercommissie van Verkeer en Waterstaat. Het overleg resulteerde in een aantal moties, waarvan de Tweede Kamer de volgende aannam:

- een verzoek aan de regering om aan de PKB-tekst toe te voegen dat de ontsluiting van de landaanwinning voor de binnenvaart nader onderzocht wordt. Onderzoek van een directe toegang voor de binnenvaart tot de landaanwinning maakt hiervan deel uit. De resultaten van dit onderzoek worden betrokken bij het ontwerp voor de landaanwinning (kamerstuk 24 691 nr. 39; tekstwijziging opgenomen onder 3.3.2);
- een verzoek aan de regering om aan de PKB-tekst toe te voegen dat het geplande zeereservaat in omvang wordt bijgesteld als uit onderzoek en monitoring blijkt dat het reservaat minder groot hoeft te zijn (kamerstuk 24 691 nr. 43; tekstwijziging opgenomen onder 3.3.4);
- een verzoek aan de regering om aan de PKB-tekst toe te voegen dat bij de transformatie van Midden-IJsselmonde ruimte zal blijven voor agrarische bedrijvigheid en dat bestaande landschappelijke en cultuurhistorische elementen zoveel mogelijk behouden zullen blijven (kamerstuk 24 691 nr. 36; tekstwijziging opgenomen onder 3.4.2);
- de Kamer meent dat het wenselijk is om met de visserijsector tot een schaderegeling te komen en verzoekt de regering om samen met de visserijsector tot een plan van aanpak te komen op basis waarvan de schade die de sector van het project zal ondervinden alsmede de compensatie daarvan kan worden vastgesteld (kamerstuk 24 691 nr. 44);
- een verzoek van de Kamer aan het kabinet om te voorzien in een blijvende en geëigende rol van het rijk binnen de toekomstige organisatievorm van de mainport Rotterdam (kamerstuk 24 691 nr. 35).

Bij het indienen van deze moties liet de toenmalige projectminister Netelenbos van Verkeer en Waterstaat, weten de benodigde

wijzigingen in de tekst van deel 3 van de PKB-plus te zullen aanbrengen (eerste drie van bovenstaande punten). Deze toezegging is op 8 april 2002 in een brief aan de Tweede Kamer bevestigd. De aangepaste PKB-teksten zijn aan de Kamer aangeboden als deel 3a van de Planologische Kernbeslissing-plus Mainportontwikkeling Rotterdam. Op basis van deze aangepaste tekst heeft de Tweede Kamer de behandeling van het kabinetsstandpunt afgerond en ermee ingestemd.

Tekstwijziging niet vanwege parlementaire behandeling

Los van het bestuurlijk overleg met Provincie Zeeland is gebleken dat in de weergave op kaart 3.5, die onderdeel uitmaakte van PKB-plus deel 3, de voorgenen natuurcompensatie bij de Brouwersdam niet in overeenstemming met de tekst is weergegeven. De tekst vermeldt een oppervlak van 15 hectare, op de kaart was echter abusievelijk 10 hectare ingetekend. Deze omissie is op kaart 3.5 uit bijgaand deel 4 hersteld en is conform de aangenomen tekst.

Behandeling Eerste Kamer

Op 2 juli 2002 heeft de Eerste Kamer ingestemd met deel 3a van de Planologische Kernbeslissing-plus Mainportontwikkeling Rotterdam. Als onderdeel van de behandeling beantwoordde projectminister Netelenbos van Verkeer en Waterstaat op 11 juni 2002 schriftelijk enkele vragen van de Onafhankelijke Senaatsfractie (OSF) en van GroenLinks, ingediend tijdens het voorafgaande notaoverleg van de Vaste Eerste-Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat. De vragen van de OSF-fractie hadden betrekking op de relatie tussen ICT-ontwikkeling in havens en de vraag naar fysieke infrastructuur, op de gevolgen voor natuur en milieu van een landaanwinning, op de onderbouwing van de verbetering die het project moet brengen in de kwaliteit van de

leefomgeving en op het afwegen van alternatieven voor een landaanwinning, zoals voorgeschreven in de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn. GroenLinks stelde, in het verlengde van de behandeling in de Tweede Kamer, vragen over toetsing van een landaanwinning aan de PKB Derde Nota Waddenzee en over de manier waarop de minister de effecten van een landaanwinning wil gaan monitoren. Ook wilde de fractie weten hoe het stond met het overleg tussen het kabinet en de gemeente Rotterdam over de positie van het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam.

Na de schriftelijke beantwoording van deze vragen, waarbij de projectminister onder meer verwees naar het milieueffectrapport en eerder gemaakte afspraken, is de Planologische Kernbeslissing-plus op 2 juli 2002 zonder verdere beraadslaging en stemming aangenomen. Daarbij liet het Eerste-Kamerlid Bierman van de OSF-fractie aantekenen dat hij geacht wil worden zich niet met de PKB-plus te hebben kunnen verenigen.

Voortgang van de toezeggingen van het kabinet

- Aan de beslissing van wezenlijk belang over de haventoeegang van de landaanwinning (onder 3.3.2) is toegevoegd dat een directe toegang voor de binnenvaart nader onderzocht zal worden en dat de resultaten van dit onderzoek betrokken zullen worden bij het ontwerp voor de landaanwinning. Onderzoek naar binnenvaartontsluiting is momenteel in volle gang. Een concept eindrapport is reeds opgeleverd.
- De Tweede Kamer meent dat het wenselijk is om met de visserijsector tot een schaderegeling te komen en verzoekt de regering om samen met de visserijsector tot een plan van aanpak te komen op basis waarvan de schade die de sector van het project zal ondervinden alsmede de

compensatie daarvan kan worden vastgesteld (kamerstuk 24 691 nr. 44). Aan de problematiek rond schade voor de visserijsector door infrastructurele werken in zee en daarmee samenhangende maatregelen, wordt ook in meer algemene zin vanuit het ministerie van Verkeer en Waterstaat aandacht besteed en contact onderhouden met het Productschap Vis. De wens van de Tweede Kamer laat de bestaande regelingen voor deze situaties onverlet.

- Er zal een rijksstandpunt worden geformuleerd over de wijze waarop een “blijvende en geëigende rol” van het rijk binnen de toekomstige organisatievorm van de mainport kan worden vormgegeven. Belangrijk aandachtspunt daarbij is de borging van publieke (rijks)belangen in het havengebied na de verzelfstandiging van het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam. Daarnaast wordt onderzocht of de verzelfstandiging effect heeft op de invloed die het Rijk op het strategische beleid van de NV Havenbedrijf Rotterdam kan uitoefenen in het kader van de nationale (economische) belangen (kamerstuk 24 691 nr. 35).

1.4 Aard en status van de PKB-plus-procedure

In de PKB-plus-procedure vindt besluitvorming plaats over de drie deelprojecten die samen het Project Mainportontwikkeling Rotterdam vormen. Over deze deelprojecten bevat de PKB-plus concrete beleidsbeslissingen, beslissingen van wezenlijk belang en indicatieve uitspraken. De status van deze verschillende typen uitspraken is toegelicht in PKB-plus deel 1. Het kabinet is voornemens om op de verschillende uitvoeringsbesluiten voor de landaanwinning de uitvoeringsmodule van de Rijksprojecten-procedure uit de Wet op de ruimtelijke ordening toe te passen.

De PKB-plus treedt in werking de dag nadat

deel 4 ter inzage is gelegd. Tegen de concrete beleidsbeslissingen uit PKB-plus deel 4 staat beroep open bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. De beroepstermijn bedraagt zes weken.

De PKB-plusprocedure (PKB-plus deel 1 t/m 4) die voor het Project Mainportontwikkeling Rotterdam wordt doorlopen, wordt ook wel aangeduid als het ruimtelijke ordeningsspoor. De ruimtelijke ordening van het project bestaat uit het maken van de ruimtelijke reservering en het vaststellen van de randvoorwaarden waaronder de deelprojecten ontwikkeld kunnen worden. In het ruimtelijke ordeningsspoor worden geen uitspraken gedaan over de uitvoering en financiering. Dit gebeurt in het zogenaamde projectenspoor, waar de feitelijke ontwikkeling en realisering van de deelprojecten wordt geregeld. Per deelproject is daarvoor de volgende projecttrekker verantwoordelijk:

- gemeente Rotterdam voor het deelproject Bestaand Rotterdams Gebied;
- het Rijk en de gemeente Rotterdam voor het deelproject Landaanwinning en de bijbehorende natuurcompensatie;
- provincie Zuid-Holland voor het deelproject 750 hectare natuur- en recreatiegebied.

Het is de taak van de projecttrekker om in samenwerking met alle belanghebbende partijen, waaronder het Rijk, de provincie Zuid-Holland, de stadsregio, de betreffende gemeenten en private partijen, zorg te dragen voor de ontwikkeling en realisering van het deelproject. In het projectenspoor worden afspraken gemaakt over:

- de financiering van de projecten;
- organisatie en uitvoering van projecten;
- (deel)projectdefinities, voorzover nodig naast de randvoorwaarden die in de PKB-plus zijn opgenomen.

1.5 Leeswijzer

Voor u ligt PKB-plus deel 4 waarin de gewijzigde tekst van het kabinetsvoorstel uit deel 1 is opgenomen. Wijzigingen vloeiden voort uit de resultaten van inspraak, bestuurlijk overleg, ontvangen adviezen van de Commissie m.e.r. en wettelijke adviseurs, aanvullend onderzoek en behandeling van PKB-plus deel 3 in Eerste en Tweede Kamer. Deel 4 bevat tevens een toelichting over de manier waarop met de resultaten van inspraak, overleg, advies en aanvullend onderzoek is omgegaan. Dit deel 4 van de PKB-plus is als volgt opgebouwd.

- Hoofdstuk 2 bevat de visie en probleemstelling. Op basis van het aanvullend onderzoek in de tussenliggende periode, zijn in deze tekst enkele wijzigingen ten opzichte van PKB-plus deel 1 doorgevoerd. Deze wijzigingen worden themagewijs toegelicht in het tweede deel.
- Hoofdstuk 3 bevat de beleidskeuze voor het project. Ook hierin zijn ten opzichte van deel 1 wijzigingen aangebracht, op basis van de inspraak, het bestuurlijk overleg, het (wettelijk) advies en het aanvullend onderzoek. Deze wijzigingen worden themagewijs toegelicht in het tweede deel. Hoofdstuk 3 is het eigenlijke plan in de zin van artikel 2a van de WRO. De overige hoofdstukken zijn te beschouwen als een toelichting op en een motivering van dat plan.
- In het tweede deel, hoofdstuk 4 tot en met 7, wordt themagewijs toegelicht en gemotiveerd hoe het kabinet is omgegaan met de resultaten van inspraak, bestuurlijk overleg, het (wettelijk) advies en het aanvullend onderzoek en in hoeverre dit heeft geleid tot wijzigingen in de besluitvorming.
- In hoofdstuk 4 staat de toelichting en de motivering voor de beleidskeuzes uit hoofdstuk 3.

-
- In hoofdstuk 5 wordt het deelproject Bestaand Rotterdams Gebied behandeld.
 - In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op het deelproject Landaanwinning.
 - In hoofdstuk 7 wordt ingegaan op het deelproject 750 hectare natuur- en recreatiegebied.





2

Visie en probleemstelling

In dit hoofdstuk komen aan de orde³:

- De visie van het kabinet op de mainport-ontwikkeling en de bijbehorende ruimtelijke ontwikkeling van de regio Rotterdam.
- De ontwikkelingen op het gebied van economie en leefbaarheid, die in de regio Rotterdam zijn te verwachten in de komende decennia.
- De vaststelling van de aard en de omvang van het probleem, dat het kabinet zich voornemt om op te lossen met onderhavige PKB-plus.

2.1 Visie en ambities

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.

In het regeerakkoord van 1998 is opgenomen:

"De positie van de mainport Rotterdam zal worden versterkt samen met een verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving in Rijnmond."

Op grond van het regeerakkoord worden in deze paragraaf eerst de functies van de mainport benoemd. Daarna worden de ambities geformuleerd vanuit algemeen maatschappelijk perspectief. Vervolgens is verwoord hoe de ambities van het kabinet passen binnen de ruimtelijke plannen van de regio.

Mainportontwikkeling is aan de orde op diverse schaalniveaus. Zowel mondiaal, Europees, nationaal als regionaal heeft de mainport Rotterdam een belangrijke rol. In de paragrafen hierna wordt de mainport Rotterdam steeds vanuit het op dat moment relevante schaalniveau belicht.

2.1.1 De functies van de mainport Rotterdam

De mainport Rotterdam vervult drie, onderling samenhangende, economische functies:

De functie als knooppunt in transportketen

Mede door de comparatieve voordelen, zoals de ligging en de goede verbindingen met

3. De cijfers tussen haken zijn verwijzingen naar de literatuurlijst in bijlage 1.

het achterland, heeft de haven van Rotterdam zich kunnen ontwikkelen tot een plek, waar efficiënt en grootschalig een breed scala van op- en overslagvoorzieningen wordt geëxploiteerd.

Kennisontwikkeling en innovaties hebben de efficiency en diversiteit van de dienstverlening versterkt.

Het grootschalig karakter maakt een bundeling van zeegaande goederenstromen mogelijk die met relatief (milieu)efficiënte vervoermiddelen (binnenvaart, kustvaart, trein en pijpleiding) verplaatst kunnen worden naar en vanuit het achterland. De in Rotterdam overgeslagen goederen hebben deels het Rijnmondgebied zelf of andere Nederlandse centra als herkomst of bestemming, of worden in Nederland bewerkt. Een ander deel wordt doorgevoerd naar economische centra in Noordwest-Europa en vice versa.

De functie van vestigingsplaats voor clusters van industrie en dienstverlening en van grootstedelijk centrum

Mede door de beschikbaarheid van goede transportmogelijkheden zijn in en om de haven clusters van industriële bedrijvigheid en daarmee samenhangende diensten ontstaan. Deze clusters versterken elkaar onderling (o.a. door kennisuitwisseling) en trekken op hun beurt nieuwe bedrijvigheid aan door synergie-effecten. Met de ontwikkeling van het havengebied is Rijnmond uitgegroeid tot een grootstedelijk gebied waarin veel mensen wonen en werken, met een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor velerlei economische functies. Dit vormt mede de basis voor de groei van de stadsregio Rotterdam tot sociaal en cultureel centrum.

De functie van knooppunt in internationale productienetwerken

De functie van knooppunt legt de nadruk op de nationale en internationale betekenis van de regio. De clusters van bedrijvigheid in Rijnmond maken deel uit van internationale productienetwerken. Deze positie is te danken aan het relatief gunstige vestigingsklimaat in dit gebied (synergie-effecten, pluriformiteit, etc.). Het knooppunt Rijnmond draagt op zijn beurt weer bij aan de concurrentiekracht van bedrijvigheid elders in het land en daarbuiten.

Het integrale economische belang van het geheel van functies in de mainport Rotterdam reikt verder dan cijfers over toegevoegde waarde en werkgelegenheid van het haven- en industrieel complex in Rijnmond kunnen aangeven. Het is juist de omvang en de verwevenheid met de Nederlandse economie, die leidt tot een belangrijke economische kracht.

Keerzijde: milieu- en ruimtebeslag

De keerzijde van de economische betekenis van de mainport Rotterdam is het milieu- en ruimtebeslag dat, vooral op regionale schaal, aanzienlijk is. In het Rijnmondgebied legt het haven- en industrieel complex samen met de ontsluitende infrastructuur een fors beslag op de beschikbare ruimte. Ook de milieulasten, voornamelijk veroorzaakt door industrie en wegverkeer, leggen een grote druk op de kwaliteit van de leefomgeving.

2.1.2 Europees beleid

De haven van Rotterdam maakt deel van het Trans-Europees Netwerk Transport (TEN-T), waarvoor in 1996 door de Europese Commissie richtsnoeren zijn ontwikkeld. Rotterdam vervult binnen 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 achterland van Nederland.

Het Europese beleid is erop gericht om de bereikbaarheid tussen alle delen van de EU 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 netwerk, zodat goederen met zo min mogelijk belasting van het milieu kunnen worden vervoerd.

Rotterdam beschikt over hoogwaardige achterlandverbindingen voor alle vervoersmodaliteiten (water, spoor, weg en pijpleiding). Voor de onderlinge aansluitingen tussen weg, water en spoor zijn er uitgebreide faciliteiten.

2.1.3 Ambities van het kabinet voor mainport-ontwikkeling

Het kabinet streeft ernaar om de sterke positie van Nederland in de mondiale economie te behouden en de comparatieve voordelen van Nederland zoveel mogelijk uit te buiten. Daarbij staan het kabinet de volgende ambities voor ogen:

- Versterk de positie van Nederland als internationaal handels- en industrieland door uit te gaan van de sterke punten van de Nederlandse economie.
- Creëer voorwaarden voor nieuwe kansrijke clusters, onder meer voortbouwend op bestaande clusters.
- Kies voor een duurzame ontwikkeling en schenk blijvende aandacht aan de verbetering van de leefomgeving, in het bijzonder in het Rijnmondgebied.
- Wacht niet af maar speel pro-actief in op vernieuwing.

Versterk de positie van Nederland als internationaal handels- en industrieland door uit te gaan van de sterke punten van de Nederlandse economie

De internationale handelstraditie is het historisch fundament van de Nederlandse positie als internationaal handelscentrum. Deze positie vraagt om behoud en versterking ten behoeve van welvaart en werkgelegenheid.

De handel tussen wereldmarkten en Europa heeft geleid tot een groeiende goederenstroom via de Nederlandse zeehavens. Dit betreft zowel import, doorvoer als export van goederen. De handel in en het verwerken van goederen leveren werkgelegenheid en inkomen op en bieden kansen voor andere vormen van bedrijvigheid, zoals de (innovatieve) bedrijvigheid in de procesindustrie in de zeehavens, logistieke dienstverlening, distributie- en servicecentra, secundaire productiecentra, kenniscentra en zakelijke dienstverlening in Nederland.

De optimale bereikbaarheid van Nederland in het algemeen en meer specifiek van de mainport Rotterdam is een belangrijke voorwaarde voor het goed kunnen functioneren van de mainport binnen de nationale economie. Een optimale bereikbaarheid zal hand in hand moeten gaan met een duurzame ontwikkeling van het goederenvervoer.

Landen, regio's, steden, havens en bedrijventerreinen opereren op een markt met een scherpe internationale concurrentie waarin het vestigingsklimaat een doorslaggevende rol speelt. Dit impliceert dat er beperkte sturingsmogelijkheden zijn voor de overheden om bedrijfsvestiging af te dwingen. De sturingsmogelijkheden binnen de ruimtelijke ordening op dit vlak beperken zich tot het toelaten en verbieden van activiteiten. De inspanningen van overheden zullen zich vooral moeten

richten op de randvoorwaarden die bedrijven stellen aan het kiezen van een vestigingslocatie.

Kwaliteit van wonen, werken, recreëren, ruimte en natuur vormen belangrijke vestigingsvoorwaarden. Omdat bedrijven in een internationaliserende wereld met steeds meer onzekerheden worden geconfronteerd, is een stabiel en voorspelbaar overheidsoptreden een steeds belangrijker element in het vestigingsklimaat.

Creëer voorwaarden voor nieuwe kansrijke clusters, onder meer voortbouwend op bestaande clusters

Nederland wil meer waarde halen uit goederenstromen door rond bepaalde transportketens de ontwikkeling te stimuleren van waardetoevoegende activiteiten zoals servicediensten en kennisdiensten. Service-diensten zijn bijvoorbeeld distributiecentra, waar lading wordt gegroepeerd, wordt opgeslagen of overgeslagen en eventueel kan worden behandeld. Ook wordt hieronder begrepen aanvullende dienstverlening door inzet van informatie- en communicatietechnologie. Kennisdiensten betreffen researchcentra en zakelijke dienstverlening op het vlak van logistiek, procesindustrie, transporttechnologie en duurzame energie. De voorhoedepositie van de mainport Rotterdam, het opleidings- en kennisniveau, de flexibiliteit van de arbeidsmarkt en internationale oriëntatie van Nederland bieden hiervoor goede aanknopingspunten.

Kies voor een duurzame ontwikkeling en verbetering van de leefomgeving

De Nederlandse overheid streeft naar een duurzame ontwikkeling: een ontwikkeling die voorziet in de behoefte van de huidige generatie zonder daarmee voor toekomstige generaties de mogelijkheid in gevaar te

brengen ook in hun behoeften te voorzien. Dit betekent verantwoord omgaan met grondstoffen, energie, water, biodiversiteit, mobiliteit en ruimte. Duurzaamheid betekent ook kiezen voor werkgelegenheid, gericht op de toekomst. Het kabinet kiest voor een beter evenwicht tussen economie en milieu. In de mondiale concurrentie kan Nederland zich juist met deze kwaliteit onderscheiden van anderen.

De kwaliteit van de leefomgeving is een belangrijke ontwikkelingsfactor. Verpauperende wijken, gebieden met achterblijvende woon- en recreatiemogelijkheden en overlast in de vorm van geluid, stof en stank zijn maatschappelijk en economisch ongewenst. Steden dienen vitaal en levend te zijn met een gezonde en weerbare sociaal-economische structuur. De directe stedelijke omgeving dient voldoende ruimte en kwaliteit te bieden voor groen, natuur, landschap, recreatie en ontspanning. Een kwalitatief aantrekkelijke leefomgeving is ook een voorwaarde voor duurzame bedrijfsvestigingen. Juist hier gaan duurzaamheid en de economische ontwikkeling hand in hand. Daarnaast zijn in het kader van mainport-ontwikkeling beïnvloeding van de modal split en het gebruik van efficiënte vervoerwijzen belangrijke richtingen.

Wacht niet af maar speel pro-actief in op vernieuwing

Een passieve, afwachterende houding leidt op zijn best tot reactie. In de huidige, dynamische samenleving is dat onvoldoende. Flexibel inspelen op vernieuwingen en gebruik maken van de voorhoedepositie van de mainport Rotterdam zijn een vereiste. Een dergelijke houding mag worden verwacht van zowel de overheid als van het bedrijfsleven en van de betrokken maatschappelijke organisaties. Om tot duurzame, marktgerichte en maatschappelijk verantwoorde oplossingen te komen is een goed samenspel vereist tussen

bedrijfsleven, maatschappelijke groeperingen en overheden. Dit samenspel vraagt van elk van deze partijen betrokkenheid en inzet van middelen.

2.1.4 Ruimtelijke visie op de Rotterdamse regio

Bovenstaande ambities en de daarmee samenhangende investeringen passen in de ruimtelijke visie die de regio Rotterdam zelf voor de ontwikkeling van Rijnmond heeft opgesteld. Deze visie (1) heeft als uitgangspunt het samenspel van de systemen stad, haven en (Rijn-Maas-) delta. Dit samenspel heeft in sterke mate de ontwikkeling van de regio bepaald. De trend is dat de fysieke scheiding tussen de systemen stad en haven steeds strikter wordt. De haven maakt onderdeel uit van mondiale logistieke en productienetwerken, de stad maakt deel uit van de Deltametropool. Het watersysteem van de delta is cruciaal voor zowel de ontwikkeling van de stad als voor de haven. In de door de regio uitgewerkte visie voor de ruimtelijke ontwikkeling is aangegeven hoe de ambitie voor de haven en de ambities voor de stad en de delta samen kunnen gaan (3). Uitgangspunt daarbij is dat de systemen elkaar nodig hebben. In goede onderlinge afstemming kunnen voor de regio Rotterdam meerdere ambities tegelijk bereikt worden.

Ambitie voor de mainportontwikkeling

Ten aanzien van de mainport sluiten de ambities van de regio aan op de ambities van het kabinet. Naast het belang dat de mainport heeft voor de (inter)nationale productienetwerken en voor de nationale economie is de mainport ook een belangrijke pijler voor de regionale economie. Een verdere versterking van de mainport door oplossingen te bieden voor het ruimteprobleem is dan ook een integraal onderdeel van de ruimtelijke visie die de regio voor het gebied heeft. Vanuit het oogpunt van optimaal ruimtegebruik heeft

intensief ruimtegebruik binnen het bestaand Rotterdams havengebied de voorkeur boven een uitbreiding met een landaanwinning. Bij een lage groei en nieuwe klanten die geen grote kavels nodig hebben, is het mogelijk om de ruimtebehoefte van de mainport geheel in bestaand Rotterdams havengebied te faciliteren. Bij een hoge economische groei en bij nieuwe klanten die grote kavels nodig hebben, is dit echter niet mogelijk en wenselijk. Voor deepsea-activiteiten is het wenselijk ruimte te hebben in het westelijk deel van de haven. Een ruimtelijke invulling die zich beperkt tot inbreidingen kan ertoe leiden dat de stedelijke ontwikkeling langs de rivier niet van de grond kan komen vanwege de beperkingen door een toename van de milieudruk.

Ambitie voor de stedelijke ontwikkeling

De ambitie voor de stad is een meer complete Europese stad te zijn binnen de Deltametropool. De aanwezigheid van de mainport, de hogesnelheidslijn en Rotterdam Airport bieden voor Rotterdam de condities om zich als centrum van het Zuidvleugelnetwork binnen de Deltametropool te ontwikkelen. De mainport is daarnaast een belangrijke economische motor voor de Zuidvleugel. Teneinde een meer complete stad te zijn zal de economische structuur zich moeten verbreden naar een meer divers profiel. Naast havenstad wil Rotterdam ook kennisstad, dienstestad en toeristenstad zijn. Rotterdam Centraal Station als toplocatie, de zone haven-stad als broedplaats voor nieuwe stedelijke economieën en de zuidzijde van de regio voor havengerelateerde bedrijvigheid bieden ruimtelijke mogelijkheden daartoe. Daarnaast zijn een goede bereikbaarheid en de aanwezigheid van hoogwaardige woon-, werk- en voorzieningenmilieus belangrijke condities. De kwaliteit van het woonmilieu en de groene kwaliteit zijn belangrijke aandachtspunten voor de toekomst.

Ambities voor de delta

Om de leefbaarheid van de regio Rotterdam te versterken en de regio verder te ontwikkelen als een gewilde vestigingsplaats voor nieuwe bewoners en bedrijven is aandacht nodig voor de ontwikkeling van de groene ruimte: de natuur- en recreatiegebieden in de delta. De delta kent vele gezichten: de Noordzee en de Voordelta (zout water), de grote rivieren en (afgesloten) zeearmen, en de Zuid-Hollandse eilanden (zoetwaterpolders). Deze gezichten bieden goede uitgangspunten om unieke suburbane woonmilieus te realiseren. De delta vormt tevens een schakel tussen de Zeeuwse en Hollandse kust en tussen de Noordzee en de Biesbosch. Deze schakelfunctie moet worden benut en versterkt.

Een verdere ambitie op dit vlak is om versnippering van de groenstructuur tegen te gaan. In de huidige gevolgde aanpak - groene ruimte handhaven als bufferzone of als agrarisch gebied - wordt daarom een omslag nagestreefd. De inzet zal zijn om drie robuuste regioparken binnen het stedelijke complex van de Zuidvleugel te realiseren en om natuurgebieden te ontwikkelen die gekoppeld zijn aan de grote wateren van de delta.

De maatregelen, die met onderhavig besluit als pakket mogelijk worden gemaakt, ondersteunen op het gebied van landaanwinning, aanleg van natuur- en recreatiegebieden en diverse projecten in het bestaande Rotterdamse havengebied, bovenstaande ambities in diverse opzichten:

- Groei van de haven schept op termijn kansen voor de westzijde van het stedelijk gebied.
De ruimtelijke dynamiek in het haven- en industriegebied die tot stand zal kunnen komen, kan samen met verbetering van de bereikbaarheid (Beneluxmetro en -tunnel) aan de westkant van de stad mogelijkheden

bieden voor stedelijke ontwikkelingen aan het water. In eerste instantie wordt voorzien in de transformatie van de Waalhaven-Oost (zie ook hoofdstuk 3). Voor de langere termijn (na 2020) wordt de mogelijkheid opengehouden voor transformatie van de resterende Waalhaven en het Merwehaven/Vierhavengebied.

- Verbreding achterlandverbindingen benutten om barrièrewerking van de infrastructuur te verminderen.
Achterlandverbindingen, die noodzakelijk zijn voor het functioneren van de haven, kunnen negatieve effecten hebben:
 - versnippering van het stedelijk gebied;
 - barrièrevorming in de relatie tussen stad en omliggend landschap;
 - in een aantal gevallen problemen voor de leefbaarheid in aanliggende woonwijken.In de Ruimtelijke Visie wordt voorgesteld de infrastructurele ingrepen zodanig uit te voeren dat de barrièrewerking van de infrastructuur voor het stedelijk functioneren vermindert;
- Transformatie in haven benutten om leefbaarheid in grenszone stad - haven te verbeteren.

Het creëren van nieuwe ruimte verruimt de mogelijkheden om milieuhinderlijke bedrijven uit de grenszone tussen haven en stad te verplaatsen naar locaties in de haven waar ze minder overlast veroorzaken. De milieukwaliteit in aanliggende buurten en wijken kan dan verbeteren.

- Benutten van de potenties van de delta.
Om als vestigingsmilieu mee te spelen in de (inter-)nationale concurrentiestrijd zijn forse investeringen in het landschap noodzakelijk. Naast regioparken aan de randen van de stad is het ook de opgave om natuur te ontwikkelen in de natte delta aan de buitenkant van de regio: de ontwikkeling van de Voordelta, het ontwikkelen van brak water-getijdenmilieus en het ontwikkelen van het Groene Hart.

In de Ruimtelijke Visie (1) is per deelgebied globaal de richting van de gewenste ruimtelijke ontwikkeling weergegeven. Welke maatregelen precies nodig zijn en op welke termijn verschilt per deelgebied. Uiteraard dienen de geschetste ontwikkelingen in het oostelijk havengebied te passen in het hierboven genoemde transformatieproces van haven- naar stedelijke functies. Globaal gezien kent de huidige mainport in het oostelijk deel relatief meer kleinschalige en arbeidsintensieve bedrijvigheid en het westelijk deel relatief meer grootschalige en arbeidsextensieve bedrijvigheid. Door de ontwikkeling in het westelijk deel te richten op activiteiten die diep vaarwater nodig hebben en arbeidsextensief van aard zijn, wordt deze structuur versterkt. Op gebiedsniveau zijn de ontwikkelingen van de haven als volgt te duiden:

- De Waal/Eemhaven biedt ruimte om in te spelen op marktontwikkelingen in de stukgoedsector.
- Het gebied Vierhavens/Merwehaven is gereserveerd voor het speerpunt fruit en voedsel.
- De Vondelingenplaat, Botlek en Europoort zijn beheersgebieden voor de olie- en chemiesector.
- De bestaande en toekomstige Maasvlakte worden bestemd voor de ontwikkeling van de groeisectoren.

Op het moment dat elders in de haven de benodigde ruimte voor het verplaatsen van bedrijvigheid beschikbaar is, kan het transformatieproces van de gebieden op de scheidslijn tussen stad en haven (oostelijk havengebied, Vlaardingen, Schiedam) worden voortgezet. Gezien de benodigde ruimtelijke ingrepen die daarvoor ook elders in het havengebied nodig zijn, zijn de effecten op de transformatiegebieden op zijn vroegst na 2020 waarneembaar. Met een transformatie naar minder havengerelateerde en niet-milieuhinderlijke

bedrijvigheid treedt in de nabijgelegen (woon)gebieden een verbetering van de leefomgevingskwaliteit op, bijv. door de vermindering van de geluidsbelasting. Aangezien een voortduren of zelfs nog verergeren van de situatie in het licht van de dubbele doelstelling niet wenselijk is, zal ook in de periode tot 2020 een gericht beleid met het oog op verbetering van de leefomgeving nodig zijn.

2.2 Problemen van haven en leefomgeving bij ongewijzigd beleid

Bij de voorbereiding van de besluitvorming zijn diverse studies uitgevoerd naar mogelijke toekomstige ontwikkelingen van zowel de economie als de leefomgeving. Daarbij is rekening gehouden met verschillende omgevingsscenario's voor de economische groei op lange termijn.

2.2.1 Het ruimteprobleem in de haven

Naar de vraag naar ruimte in het haven- en industrieel complex van Rotterdam zijn diverse economische (sector)analyses uitgevoerd (o.a. 2, 3, 5). Daarnaast zijn bedrijven in het kader van de marktconsultatie over Mainportontwikkeling Rotterdam (4) gevraagd naar hun belangstelling voor ruimte op een eventuele landaanwinning.

Deepsea containers en daaraan gerelateerde distributie

Mede door de aanhoudende economische groei is de containeroverslag de laatste jaren gemiddeld genomen sterk gegroeid. Dit bepaalt in grote mate de ruimtelijke ontwikkeling van de haven, vooral gericht op het accommoderen van de gewenste groei en het bieden van ruimte voor de containersector. Ruimte voor uitbreiding en voor nieuwe vestigingen is in beperkte mate beschikbaar in het bestaande havengebied van Rotterdam.

Uit de genoemde studies is gebleken dat de containersector verreweg de grootste ruimte-vraag kent, waarvoor grote aan diep vaarwater gelegen terreinen nodig zijn. Indien er ruimte wordt gevraagd door een nieuwe grote ruimtevrager is hiervoor in het bestaande havengebied nu al geen ruimte beschikbaar. Dit signaal over het ruimtetekort in de Rotterdamse haven komt ook uit de marktconsultatie, die over mainportontwikkeling in Rotterdam is gehouden. Bij diverse marktpartijen in de containersector is in de marktconsultatie belangstelling gebleken voor nieuwe ruimte. Het gaat hierbij op korte termijn mogelijk om enkele honderden hectaren, die niet alle in het bestaande haven- en industriegebied geaccommodeerd kunnen worden.

De ontwikkeling van distributie-activiteiten hangt grotendeels samen met de ontwikkeling van de containeroverslag. Bij distributie kan een onderscheid worden gemaakt tussen het groeperen en laden/lossen van lading in of uit containers en de opslag en/of behandeling van goederen. De ruimteproductiviteit van de eerste activiteiten zal geen belangrijke verandering ondergaan, die van de laatste wel omdat de opslagintensiteit door technologische ontwikkelingen verder zal toenemen. Er is een toekomstige ruimtevrage voor distributie-activiteiten. Deze is echter minder groot dan die van de sectoren containers, chemie en overige industrie.

Chemie

In de chemiesector is de ontwikkeling vooral gericht op fusies, schaalvergroting, consolidatie en vestiging van gelijksoortige en aanvullende bedrijfsactiviteiten in elkaars nabijheid (co-siting). Bij een verdere clustering van de chemische bedrijven en een versterking van bestaande chemische clusters zullen ontbrekende en/of nieuwe schakels aan de productieketen worden toegevoegd. Hiervoor is aanvullend ruimte nodig. Uit studies komt

naar voren dat de chemiesector na de containersector de grootste ruimtevrager is. Tevens is uit onderzoek gebleken dat voor uitbreidingen van bestaande chemische bedrijven nog mogelijkheden in het bestaande havengebied zijn. Dit geldt echter niet voor een nieuwe grootschalige chemische vestiging.

Overige ruimtevragers

Naast de reeds benoemde ruimtevragers zijn andere ontwikkelingen gaande, die ruimtelijke consequenties hebben. Daarbij kan het gaan om geheel nieuwe ontwikkelingen of om reeds in gang gezette ontwikkelingen, waarvan de ruimtelijke consequenties nog moeilijk voorspelbaar zijn. De vraag naar nieuwe ruimte of terreinen die dit met zich meebrengt is dan ook moeilijk voorspelbaar. Belangrijke ontwikkelingen op dit vlak zijn grondstoffenvoorbehandeling, industriële ecologie en (andere) innovatieve bedrijvigheid in de procesindustrie. Belangrijke kansen op dit vlak zijn onder meer:

- de toenemende rol van Liquid Natural Gas (LNG) en waterstof bij (industriële) energievoorziening;
- grootschalige kolenvergassing;
- een biomassaterminal;
- DRI-productie (direct-reduced iron);
- ontwikkelingen op het gebied van chemie-metallurgie;
- sterke mondiale groei van de recyclingindustrie;
- intensivering van de secundaire bouwstoffenindustrie (waste to products);
- ontwikkelingen in de off-shore industrie.

Niet alle sectoren groeien en van sommige bestaande economische activiteiten wordt verwacht dat zij in volume en ruimtebeslag afnemen. Daarbij kan gedacht worden aan raffinage en tankopslag.

Ruimtetekort

De omvang van het te verwachten ruimtetekort voor het Rotterdamse haven- en industriële complex in 2020 en daarna tot 2035 laat zich moeilijk met zekerheid ramen. Verschillen in de omgeving van ons land, zoals weergegeven in de door het CPB opgestelde lange termijnsenario's, geven verschillende beelden voor de ontwikkeling van de bevolking en de Nederlandse economie. De bandbreedte in de veronderstelde jaarlijkse groei van de wereldhandel ligt tussen de 4 en 7,5%. Deze verschillen hebben repercussies voor de ramingen van de aan-, af- en doorvoer via de Rotterdamse haven. Naast deze verschillen in macro-economische ontwikkelingen leiden verschillen in veronderstellingen over de concurrentiepositie van de haven, te bereiken en/of gewenste ruimteproductiviteit, ruimte voor de stad, ruimte voor milieu enz. tot verschillen in ramingen van de ruimtebehoefte voor de haven en het ruimtetekort. De individuele vestigingsplaatskeuze van grote internationaal opererende bedrijven, met name in de chemie en de containersector kan op zichzelf weer van invloed zijn op de vraag naar ruimte, het ruimtegebruik en de momenten waarop de vragers zich melden. De in deze PKB-plus vermelde cijfers met betrekking tot het ruimtetekort kennen derhalve onzekerheden, die niet door nader onderzoek verminderd kunnen worden.

Dit leidt tot de volgende beelden voor het havengebied in 2020 met een doorkijk tot 2035:

- Bij lage economische groei kan nog gedurende langere tijd worden volstaan met het huidige gebied van rond 4900 hectare, hoewel er ook nu al geen ruimte beschikbaar is voor nieuwe grote ruimtevragers.
- Bij bestendige hoge economische groei kan de vraag naar ruimte in het havengebied oplopen van 5300 hectare in 2020 (2) tot 6000 hectares in 2035 (3).

Uit onderzoek is gebleken dat het ruimtetekort voor deepsea gebonden activiteiten alleen in Rotterdam kan worden opgelost en dat daarvoor, rekening houdend met de mogelijkheden in het bestaande haven- en industrieel gebied, een landaanwinning nodig zal zijn. In de kostenbatenanalyse is onderzocht wat er gebeurt, indien de landaanwinning niet wordt aangelegd. Zonder landaanwinning zal het tekort aan ruimte bij hoge economische groei kunnen oplopen van 270 hectare in 2020 tot 680 hectare in 2035 (3b). Hierbij is rekening gehouden met intensiveringen in het bestaande gebied die plaats zullen vinden als gevolg van het feit dat er geen landaanwinning komt en dat bedrijvigheid zal uitwijken naar het buitenland.

2.2.2 Problemen voor de kwaliteit van de leefomgeving

Milieu

Haven- en industriële activiteiten en het door deze activiteiten gegenereerde verkeer over weg, rail en water zijn de belangrijkste bronnen voor de milieuverontreiniging in Rijnmond. Zij leiden ook tot een groeiend ruimtebeslag.

Onder invloed van technologische ontwikkelingen, inspanningen van bedrijven en het milieubeleid van de overheden zal de verontreiniging (verder) kunnen worden teruggedrongen. Een deel van deze milieuwinst zal echter teniet worden gedaan door de verwachte groei van productie, op- en overslag en mobiliteit en door een verdere intensivering binnen het bestaande havengebied. In sommige gevallen ontstaat een negatief saldo: de groei van productie, op- en overslag en mobiliteit overtreft de effecten van technologie en beleid.

Dit treedt met name op bij de milieuaspecten:

- Geluid: hinder door de industrie en het verkeer (weg), wat leidt tot een toename

van het aantal woningen dat door geluid is belast.

- De emissie van broeikasgassen en NO_x door de groei van het energiegebruik.
- Luchtkwaliteit: de hinder van stank en stof en de concentratie van fijn stof in de woonomgeving.

Zonder aanvullende maatregelen blijven de emissiereducties achter bij de gestelde doelen. Daardoor zullen lokale milieuproblemen optreden, vooral op plaatsen waar het haven- en industriegebied direct grenst aan woon- en recreatiegebieden en langs drukke verkeerswegen. Milieukwaliteitseisen zijn vastgelegd in nationale regelgeving. In het kader van ROM-Rijnmond zijn deze kwaliteitseisen nader ingevuld voor geluid, enkele luchtverontreinigende componenten en het energiegebruik.

Natuur en recreatie

In de huidige situatie hebben niet alle natuurgebieden in de regio voldoende omvang en kwaliteit om de erin voorkomende planten en dieren gezonde populaties te kunnen laten vormen. Ook ontbreekt een groot deel van de benodigde verbindingzones tussen bijvoorbeeld de groene terreinen in het havengebied en de natuurgebieden in de stad. Recreatieve voorzieningen hebben een gebrek aan kwaliteit als gevolg van de toename aan commerciële functies en het ontbreken van de aansluiting bij veranderende behoeften.

In de autonome ontwikkeling staat de kwaliteit van natuur- en recreatiegebieden onder druk door toenemende versnippering, verdroging en teruglopende biodiversiteit. De omwonenden van het haven- en industriegebied ervaren de oprukkende verstedelijking richting het landelijk gebied als bedreiging; er is een gebrek aan natuur en aan kwalitatief hoogwaardige recreatiegelegenheid dichtbij de stad.

Ruimtelijke kwaliteit

De ruimtedruk op het oostelijk deel van de haven zal in de autonome ontwikkeling toenemen. De transitie van verouderde haventerreinen naar stedelijk gebied is een proces dat reeds langer gaande is en zich in de toekomst zal voortzetten.

Het intensieve ruimtegebruik en de bundeling van verschillende activiteiten die zich in de autonome ontwikkeling zullen voordoen, bieden ook kansen voor duurzame industrie, duurzaam transport en efficiënt ruimtegebruik, kansen om problemen met een nieuwe aanpak op te lossen en kansen voor nieuwe stedelijke gebieden.

De kwaliteit van de leefomgeving is een steeds belangrijkere factor bij investeringsbeslissingen van zowel overheid als private partijen. Versterking van natuurwaarden en het wegnemen van milieuproblemen dragen bij aan een gunstig vestigingsklimaat voor bedrijven uit economische sectoren die toegevoegde waarde en werkgelegenheid opleveren.

Sociaal-economisch staat de regio Rotterdam er minder goed voor. Met name Rotterdam-Zuid kent een hoge werkloosheid, een zwakke sociaal-economische structuur, een lage opleidingsgraad en een hoog aandeel allochtone bevolking.

Sociaal-economische factoren en de kwaliteit van het woon- en leefklimaat voor (potentiële) werknemers zijn vestigingsplaatsfactoren die in belang toenemen in de zich snel ontwikkelende diensteneconomie (vooral diensten gerelateerd aan logistiek, chemie en handel). Rotterdam moet de concurrentie op stedelijke kwaliteit aankunnen. Dat vraagt om een aantrekkelijke woonomgeving, een bijbehorend niveau van entertainment en cultuur en om natuur, rust en ruimte dichtbij huis.

2.3 Probleemvaststelling

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, bedrijven en distributiecentra, waarvan de haven van Rotterdam het kerngebied vormt.

De mainport Rotterdam is één van de belangrijkste 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, waarbij de landaanwinning niet wordt aangelegd, krijgen de sectoren deepsea containers, de daaraan gebonden distributie en de chemie te maken met een ruimtetekort in de haven van Rotterdam. De Rotterdamse haven zal in dat geval op afzienbare termijn 'nee' moeten verkopen, omdat de voorzieningen en ruimte die bedrijven in deze sectoren nodig hebben, niet meer beschikbaar zijn. Bij het trekken van deze conclusie is nog nauwelijks rekening gehouden met:

- de ruimtebehoefte voor de overige industrie en nieuwe economische sectoren (bijvoorbeeld grootschalige kolenvergassing of een biomassaterminal);
- het verminderen van de mogelijkheden om havengebieden die in het grensgebied tussen stad en haven liggen ten volle te benutten;
- ideeën om het stedelijke gebied in de toekomst in westelijke richting verder uit te bouwen.

In de Rotterdamse regio zijn dus binnen afzienbare termijn met het huidige beleid en

zonder extra inspanningen geen oplossingen voor dit ruimtetekort te verwachten. Hoewel nu wellicht nog niet voor iedereen fysiek en/of visueel merkbaar, is het scheppen van de mogelijkheden om tot een oplossing van het ruimtetekort te komen urgent. Zeker ook gelet op de duur van de voorbereiding en realisatie. Reeds nu leidt het ruimtetekort tot problemen bij de inrichting van het havengebied.

De Rotterdamse haven grenst direct aan de Voordelta. Dit is een gebied met nationaal en Europees beschermde natuurwaarden. Het gebied is begrensd in het kader van de Vogel- en Habitatrichtlijn.

Gezien de lange termijn die nodig is voor het ontwerp en de realisatie van een haven-uitbreiding, wil het Nederlandse kabinet, ook bij een hoge economische groei, gesteld staan voor de toekomst en nu een 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.

Een belangrijke opgave voor versterking van de mainport is het behoud en de verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving in Rijnmond. Een goede kwaliteit van de leefomgeving is niet alleen noodzakelijk om een aantrekkelijk woon-, werk- en leefmilieu voor de bevolking te verzekeren. Het is mede een wervende vestigingsfactor bij vestiging van bedrijven. Met name voor kennisintensieve bedrijven die niet noodzakelijk gebonden zijn aan het kerngebied Rotterdam is de kwaliteit van de leefomgeving een belangrijke onderscheidende vestigingsfactor. Een verbeterde leefomgeving draagt bij aan de uitstraling en het imago van Rotterdam als wereldstad en vestigingsplaats. Het kabinet constateert dat de kwaliteit van de leefomgeving thans achterblijft bij de ambities, zowel wat de milieukwaliteit betreft als op het gebied van natuur- en recreatiemogelijkheden.

2.4 Afweging van alternatieven

Bij het ontwerpen van maatregelen om de mainport Rotterdam te versterken en de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren, zijn verschillende alternatieven onderzocht (mede in het kader van artikel 6 van de Habitatrichtlijn). 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.

De onderzoeken richtten 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.

Naar aanleiding van het onderzoek stelt het kabinet dat uitbreiden van de Rotterdamse haven in zee, in combinatie met een betere benutting van de bestaande haven, de enige oplossing voor het ruimtetekort 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. De onderbouwing van deze beslissing komt naar voren in de toelichtende hoofdstukken in PKB-plus, deel 1.

Op basis van bovenstaande conclusie hebben de maatregelen gericht op de dubbel-doelstelling van PMR, afgezien van natuur en recreatie, betrekking op de haven en industrie in Rotterdam en niet op de overige onderdelen van de mainport Rotterdam (voor een definitie van de mainport, zie paragraaf 1.1).



3

Beleidskeuze Mainportontwikkeling Rotterdam

3.1 Hoofddijnen van het kabinetsbesluit⁴

Uitgangspunt voor het kabinetsbesluit is de dubbele doelstelling voor het Project Mainportontwikkeling Rotterdam. In de Startnotitie (7) van het project geeft het kabinet daarover aan tot een besluit te willen komen over een integraal pakket van maatregelen dat:

- de mainport Rotterdam versterkt door het ruimtetekort voor haven- en industriële activiteiten dat in het Rotterdamse havengebied is gesignaleerd in Rijnmond en/of Zuidwest-Nederland op te lossen;
- de kwaliteit van de leefomgeving in Rijnmond verbetert door de mogelijkheden te benutten die het oplossen van het ruimtetekort biedt. Uit de dubbele doelstelling blijkt dat de maatregelen en projecten uit onderhavige PKB een deel van de problematiek van het Rijnmondgebied omvatten. Het samenwerkingsverband ROM-Rijnmond bestrijkt de volle breedte van de problematiek. Het kabinet geeft invulling aan de dubbele doelstelling van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam door het ruimtelijk mogelijk maken van drie deelprojecten:
 - Bestaand Rotterdams Gebied.
 - Landaanwinning van maximaal 1000 hectare netto haven- en industrieterrein en een bijbehorend natuurcompensatiepakket.
 - 750 hectare natuur- en recreatiegebied.

Bestaand Rotterdams Gebied

Het deelproject Bestaand Rotterdams Gebied bevat een pakket van maatregelen die een efficiënte benutting van de ruimte en een verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving opleveren.

Landaanwinning

Het deelproject Landaanwinning levert extra ruimte op voor haven en industrie. Modelsimulaties als onderdeel van de kosten-batenanalyse landaanwinning laten zien dat er bij hoge economische groei gemiddeld rond 2010 behoefte is om met de aanleg te beginnen, of zoveel eerder of later als de marktomstandigheden dit aangeven. Uit de marktconsultatie (4) is gebleken dat partijen, die als eerste klant kunnen worden beschouwd, de eerste ruimte ruim voor 2010 in gebruik willen nemen. Bij een juiste timing van een gefaseerde aanleg zal de landaanwinning bij een bestendige hoge economische groei op de lange termijn niet alleen tot een verbetering van de Nederlandse welvaart leiden, maar ook (en meer) tot die van Europa (3). Timing en fasering zullen mede afhankelijk zijn van de eisen die in de toekomst worden gesteld aan geluidsgrenzen voor industrie- en havenlawaai en van de inspanningen om aan deze eisen te voldoen. Daarnaast hangen de timing en fasering af van de mate waarin het mogelijk is de binnen- of

4. De cijfers tussen haken zijn verwijzingen naar de literatuurlijst in bijlage 1.

buitenlandse gebruikers te belasten voor de aanleg en het gebruik van de landaanwinning door hogere tarieven.

De landaanwinning is voorzien in een gebied met beschermde natuurwaarden, de Voordelta en in de nabijheid van duinen met hoge natuurwaarden op Voorne en Goeree. Op grond van de Vogel- en Habitatrichtlijn dient het kabinet, ingeval een plan of project mogelijk significant negatieve effecten heeft op prioritaire soorten en/of habitats, aan te tonen dat sprake is van een dwingende reden van groot openbaar belang. Ondanks significant negatieve effecten op natuurwaarden die bescherming genieten in het kader van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn, is het kabinet van oordeel dat er een dwingende reden van groot openbaar belang is om het Rotterdamse haven- en industrieterrein te kunnen uitbreiden tot maximaal netto 1000 hectare haventerrein op een landaanwinning. Daaraan liggen de volgende overwegingen ten grondslag:

- Versterking van de mainport Rotterdam zal een belangrijke bijdrage leveren aan het Europese beleid voor het Trans-Europees Netwerk Transport.
- Het project dient een nationaal en regionaal economisch belang op de lange termijn. De reservering heeft een omvang die naar de huidige inzichten voor de langere termijn en gezien de tijdshorizon van het project zou moeten voldoen.

In deze PKB-plus zijn randvoorwaarden opgenomen om de schade aan beschermde natuur als gevolg van de landaanwinning zo klein mogelijk te maken (mitigatie). Voor de schade aan beschermde natuur die bij uitvoering van het project ondanks het streven naar mitigatie overblijft, is een reservering voor een natuurcompensatiepakket vastgesteld.

750 hectare natuur- en recreatiegebied

Het project 750 hectare natuur- en recreatiegebied betreft het realiseren van 750 hectare natuur- en recreatiegebied ter verbetering van de leefbaarheid in Rijnmond. Ook voor dit project is een kosten-batenanalyse uitgevoerd (8), waarbij de analyse gericht is geweest op de voorkeursvariant uit PKB-plus, deel 1. Rekening is gehouden met verschillende invullingen voor de zogenaamde Rand van Rhoon. De hierbij onderzochte subvarianten vertonen op de lange termijn een positief saldo van kosten en baten. Dit wordt versterkt indien ook de zogeheten bestaanswaarde in ogenschouw wordt genomen.

Besluit

Het kabinet is zich bewust van blijvende onzekerheden en heeft hier rekening mee gehouden bij haar besluit om deze PKB-plus uit te brengen. Het kabinet verwacht dat Nederland met deze keuze, wat ruimte in de Rotterdamse haven betreft, zijn positie als mainport zal kunnen behouden.

Alles bijeen genomen zijn er voldoende gronden om de besluiten in deze PKB-plus nu vast te stellen, om tijdig ruimte te bieden voor de gefaseerde realisering van de landaanwinning, aansluitend op de feitelijke marktvraag. Het vaststellen van onderhavige PKB-plus is daarbij voor de vragende marktpartijen een belangrijk strategisch signaal.

Deze PKB-plus betreft een integraal en samenhangend besluit over de drie deelprojecten. Het kabinet vindt dat de drie deelprojecten integraal moeten worden gerealiseerd en wil de onderlinge samenhang van de projecten waarborgen door:

- Gelijktijdige besluitvorming over de drie deelprojecten in deze PKB-plus.
- Het prevaleren van de vestiging van bedrijven in het bestaand haven- en industriegebied boven vestiging op de

landaanwinning. Eerst moet worden gezien of er voor de groeisectoren mogelijkheden in bestaand gebied zijn, voordat tot vestiging op de landaanwinning wordt overgegaan. Hieronder valt ook nadrukkelijk te bezien of terreinen waarop een optie bestaat niet in aanmerking komen voor vestiging.

- Overeenstemming over de financiering (die niet in deze PKB-plus wordt bepaald) van de drie deelprojecten.

Op basis van de fysieke omvang, de geraamde kosten en de aard van het beschreven pakket voor natuurcompensatie is het kabinet van mening dat de natuurcompensatie niet in mindering wordt gebracht op de 750 hectare natuur- en recreatiegebied.

Wanneer aan deze onderlinge samenhang is voldaan, geldt voor elk van de deelprojecten een eigen realiseringstraject. Bij landaanwinning zal dit traject in belangrijke mate worden bepaald door een fasering, gebaseerd op de vraag uit en participatie door de markt. Voor het natuurcompensatiepakket geldt dat een tijdige start ervan nodig is om de gewenste natuurwaarden op tijd gereed te hebben.

Voor het deelproject 750 hectare natuur- en recreatiegebied zullen andere karakteristieken, zoals de grondverwerving en de regionale ruimtelijke planvorming (inclusief het overleg met de direct betrokkenen), bepalend zijn.

De trekkers van de deelprojecten dienen zorg te dragen voor het opstellen en de uitvoering van periodieke monitoringsprogramma's. ROM-Rijnmond zal van de resultaten hiervan gebruik maken bij de tussentijdse evaluatie (zie par. 3.3.1). Mede hierom is afstemming tussen de genoemde programma's wenselijk. Het kabinet verzoekt ROM-Rijnmond hiervoor zorg te dragen.

3.2 Bestaand Rotterdams Gebied

Het deelproject Bestaand Rotterdams Gebied richt zich op de havens van de gemeenten Rotterdam, Schiedam en Vlaardingen en hun invloed op de directe omgeving.

Beslissing van wezenlijk belang: De project-activiteiten in het bestaande havengebied moeten een impuls geven aan het oplossen van het ruimtetekort en aan het verbeteren van de milieukwaliteit, aan het aanbod en de kwaliteit van natuur- en recreatiegebied en aan de ruimtelijke kwaliteit van de regio Rotterdam.

Met de uit te voeren maatregelen en projecten worden de volgende effecten beoogd:

- Uitbreiding van de ruimte in het havengebied door intensivering en optimalisering van het ruimtegebruik. Hierdoor komt in de toekomst in de bestaande haven meer ruimte beschikbaar voor economische activiteiten en eventueel voor stedelijke functies op de randen van de stad en de haven.
- Vermindering van het toekomstig aantal door verkeers- en industrielawaai belaste woningen.
- Beperking van het aantal decibellen bij geluidsemissie van nieuwe bedrijven en van groeiende bestaande bedrijven.
- Vermindering van toekomstige lozingen van warmte en CO₂.
- Een gebiedsgerichte verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving voor het gebied rondom de haventerreinen.

De voortgang en effecten van de Bestaand Rotterdam Gebied-projecten worden periodiek gevolgd en beoordeeld door het samenwerkingsverband ROM-Rijnmond.

3.2.1 Projecten voor intensivering en optimalisering van het ruimtegebruik

Een betere benutting van de bestaande haven kan bereikt worden door dempingen, optimalisatie van de tankopslagcapaciteit en raffinageterreinen, stimulering van een hogere ruimteproductiviteit in de containersector en aanscherping van het uitgiftebeleid. Daarnaast vergroot de versnelde sanering van vervuilde bodems de gebruikswaarde van de grond in het bestaande haven- en industriegebied en kan de vrijkomende ruimte sneller hergebruikt worden. Hiervoor wordt een pakket met stimulerende maatregelen samengesteld. Een van de maatregelen is een bodem-saneringsfonds, waaruit de kosten van bodemsanering voorgefinancierd kunnen worden.

Bij het intensiveren en optimaliseren van het ruimtegebruik vormen de wettelijke milieueisen en de huidige milieu-afspraken de belangrijkste randvoorwaarden. Een verdere benutting en gebruik van de ruimte in het bestaande haven- en industriegebied vergt nauwkeurig maatwerk. Uitgangspunt is dat bestaande havenactiviteiten worden geïntensiveerd zonder dat geluid- en risicocontouren worden overschreden. Hierbij kan het in clusters plaatsen van activiteiten worden gehandhaafd, waardoor ook op langere termijn een efficiënt ruimtegebruik plaatsvindt.

De 200 hectare, die door intensivering kan vrijkomen (9), zal voor een beperkt deel gebruikt kunnen worden voor verschillende groeisectoren. Vestigingsmogelijkheden voor de sector deepsea containers zal het echter niet opleveren, omdat hiervoor grootschalige aaneengesloten terreinen nodig zijn en omdat milieu-afspraken de gebruiksmogelijkheden van vrijkomende terreinen beperken.

Ook stedelijke activiteiten vragen in de toekomst ruimte. Het verdient de voorkeur deze verstedelijking zoveel mogelijk te laten aansluiten bij de bestaande stad, omdat hierdoor:

- Het beslag op open ruimten elders - bijvoorbeeld het Groene Hart - kan worden beperkt.
- Het draagvlak voor bestaande stedelijke voorzieningen (onderwijs, gezondheidszorg, winkels) wordt versterkt.
- Er gunstige voorwaarden voor het gebruik van het openbaar vervoer ontstaan.

Het oostelijke deel van de haven komt op termijn in aanmerking voor een functieverandering van havengebied naar stedelijk gebied. Dit is overigens een proces dat reeds lang gaande is in de Rotterdamse agglomeratie. Uiteraard moet er voor de, thans in het oostelijk havengebied aanwezige, haven-gerelateerde bedrijven elders ruimte beschikbaar zijn. Bovendien moet door een zorgvuldig ruimtelijk ontwerp nieuwe probleemsituaties (hinder in woongebieden door havenactiviteiten) worden vermeden.

In Rotterdam is in de toekomst waarschijnlijk aanvullende ruimte nodig voor woningen en droge bedrijventerreinen en het verbeteren van de leefkwaliteit van bestaand stedelijk gebied bij de havens. In het kader van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam zal een toekomstvisie op Waalhaven-Oost worden ontwikkeld. Onderzocht zal worden of en in welke mate transformatie van dit gebied tot stedelijk woon- en werkgebied mogelijk is.

3.2.2 Projecten voor een verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving

Aanpak van geluidhinder van verkeer en bedrijven zal de overlast voor omwonenden verminderen. Een Kenniscentrum Geluid zal zich bezighouden met het reduceren van de

geluidsproductie. Het Kenniscentrum Geluid bundelt daarvoor de aanwezige technische kennis over geluidreducerende maatregelen (bij industrie en transport) en verricht nader onderzoek naar de (technische) mogelijkheden voor het bevorderen van de stand der techniek. Het Kenniscentrum zal onderzoeken welke verdergaande maatregelen technisch mogelijk zijn, wat de huidige belemmeringen zijn en hoe deze kunnen worden opgelost. Het stimuleren van technologische ontwikkeling en nieuwe concepten ter vermindering van de geluidsproductie en het in beeld brengen van de effecten van de technische mogelijkheden behoren ook tot het takenpakket van het Kenniscentrum Geluid.

De daadwerkelijke implementatie van dergelijke bronmaatregelen en nieuwe concepten heeft aanzienlijke (financiële) consequenties en zullen hierdoor met name op de langere termijn tot een afname van de geluidsproductie leiden.

Uit onderzoek naar de beleving van de omgeving blijkt dat de bevolking naast industrielawaai de meeste hinder ervaart van het verkeerslawaai. Dit probleem staat grotendeels los van de mainportontwikkeling. De groei van de haven is niet de grootste oorzaak van verkeerslawaai, maar draagt er wel in zekere mate aan bij. In de regio loopt reeds een groot aantal projecten om de geluidhinder als gevolg van het verkeer te reduceren. Om deze projecten een extra impuls te geven, zijn in het deelproject Bestaand Rotterdams Gebied ook projecten voorzien op dit terrein. Het betreft maatregelen voor een geluidsreductie van de Calandspoorbrug, het selectief plaatsen van geluidsschermen en het gericht toepassen van zeer stille wegdekken:

- In het project 'Geluidreductie Calandspoorbrug' (deze brug is onderdeel van de Betuweroute) worden de mogelijkheden

voor het aanpakken van de geluidhinder die het spoorverkeer over deze brug veroorzaakt, nader onderzocht. De inspanningsverplichting van dit project is gericht op het reduceren van de brugtoeslag met 6 dB ten opzichte van de brugtoeslag in de huidige situatie.

- Het project 'Selectief plaatsen van geluidsschermen' heeft als inspanningsverplichting om op korte termijn (binnen 5 jaar) de geplande geluidsschermen in Rotterdam en Vlaardingen en de nieuwe schermen bij Maassluis en wellicht bij andere gemeenten te realiseren, waardoor voor duizenden woningen een geluidreductie aan de gevel van minimaal 5 dB(A) zal ontstaan. In eerste instantie wordt ingezet op geluidsschermen langs de A20, ter hoogte van Ommoord, Ceintuurbaan en Gordelweg in Rotterdam en enkele wijken in Vlaardingen en Maassluis.
- De inspanningsverplichting van het project 'Selectieve toepassing van zeer stille wegdekken' is erop gericht om op korte termijn te komen tot een pilotproject, waarin bekeken wordt in hoeverre het toepassen van zeer stille wegdekken een adequate oplossing is. Na de uitvoering van de pilot zal, afhankelijk van de resultaten, aansluitend een beleidskader met de verschillende betrokkenen opgesteld worden voor de toepassing van zeer stille wegdekken in de regio Rijnmond.

Naast deze activiteiten wordt een eerste stap gezet in een nieuwe richting om de bovenlokale milieukwaliteit te verbeteren door de uitstoot van stikstofdioxide (NO_x) en kooldioxide (CO₂) te reduceren.

Het project Industriële ecologie heeft tot doel de huidige voorzieningen bij individuele bedrijven (o.a. de bestaande luchtkoeling) te vervangen door een energie-efficiënt multi-

Hoofdstuk 3 Beleidskeuze Mainportontwikkeling Rotterdam

utilitycentrum met bijbehorende infrastructuur. Dit leidt tevens tot een vermindering van de geluidsbelasting. Het project moet resulteren in een voorstel voor een pilot.

Overige projectactiviteiten die bijdragen aan de verbetering van de leefomgevingskwaliteit zijn:

- het realiseren van rivierparken bij Delfshaven, Tarwewijk, Oud-Charlois en Wielewaal, Heijplaat en Pernis;
- het groen inrichten van de landtong Rozenburg;
- het verbeteren van de (toeristisch-recreatieve) bereikbaarheid door het ontwikkelen van veerverbindingen over de Nieuwe Waterweg.

In een aantal gebieden in Rijnmond is sprake van een combinatie van knelpunten in de leefomgevingskwaliteit, die om een oplossing vragen. Gelet op de aard van de knelpunten kunnen deze niet via generiek (milieu-) beleid worden opgelost. Zij vragen om een aanpak op maat: via een gebiedsgerichte benadering. Dit houdt een definiëring in van de gewenste kwaliteit van de leefomgeving per gebied. Om de gewenste kwaliteiten ook daadwerkelijk te realiseren, zal per gebied een samenhangend pakket van maatregelen en uitvoeringsprojecten worden geformuleerd. Hierbij wordt gebruik gemaakt van methoden en aanpakken als Stad en Milieu, Milieu op z'n Plek (voor de Haven) en Modernisering Instrumentarium Geluidhinder (MIG). Charlois, Hoogvliet, Westvoorne en Goedereede komen hiervoor als proefgebieden in aanmerking.

Het openen van het Oostvoornse Meer middels een doorbraak van de Brielse Gatdam wordt in het kader van de verbetering van de leefomgevingskwaliteit in Westvoorne niet wenselijk geacht. Om alsnog de leefomgevingskwaliteit in Voorne te verbeteren is het BRG-project 'Kwaliteitsimpuls gesloten Oostvoornse

meer' voorzien. Dit project maakt onderdeel uit van de gebiedsgerichte benadering, in het kader waarvan maatregelen worden getroffen om de leefomgevingskwaliteit in Voorne te verbeteren.

Daarnaast zijn in het stakeholdersoverleg Natuurcompensatie landaanwinning maatregelen afgesproken, die betrekking hebben op de bevaarbaarheid van het Slikgat, natuurontwikkeling en het beschermen van ecologisch waardevolle landschappen op Goeree. Deze maatregelen zullen onderdeel uitmaken van het BRG-project 'Gebiedsgericht Beleid'.

Afspraken over de uitvoering van projecten

Het bovengenoemde uit te voeren pakket aan projectactiviteiten vormt een realistische set van maatregelen. De inspanning is er op gericht deze projecten uit te voeren. Het daadwerkelijk realiseren van de projecten is afhankelijk van randvoorwaarden, zoals financiering, de inpasbaarheid in andere ruimtelijke plannen (zoals bijv. woningbouwplannen in de buurt van de haven), de milieuwetgeving en het maatschappelijk draagvlak. Tevens kunnen projectactiviteiten die voorgesteld worden afhankelijk zijn van de medewerking van zittende en nieuwe bedrijven, gepland zijn op het grondgebied van andere gemeenten of onder de bevoegdheid vallen van andere organisaties dan de gemeente Rotterdam.

Voor de uitvoering van deze projecten is de gemeente Rotterdam eerstverantwoordelijk. ROM-Rijnmond treedt op als programma-manager ten behoeve van de coördinatie en medewerking van andere partijen en overheden, die bij de uitvoering zijn betrokken.

Met het oog op de uitvoering van het BRG-pakket zal het samenwerkingsverband ROM-Rijnmond worden verlengd tot 2020.

Partijen binnen ROM-Rijnmond streven naar een versterking van de programma-organisatie met als doel te komen tot verbetering van het programma en tot een effectievere inzet van instrumenten en middelen om tot daadwerkelijke uitvoering van de projecten te komen.

Daarnaast worden onder meer jaarlijks afspraken gemaakt over de bedragen die op de begroting van ROM-Rijnmond zullen worden opgenomen voor projecten, die onder het regime van ROM-Rijnmond vallen. ROM-Rijnmond geeft hiertoe gekwalificeerde adviezen aan de partners. De in deze PKB-plus gepresenteerde (ruimtelijke) visie vraagt om een uitwerking in de vorm van een breed gedragen ruimtelijke regionale strategie gericht op duurzaamheid op lange termijn. Bij het ontwikkelen van deze strategie heeft ROM-Rijnmond een coördinerende taak.

De projecten worden door ROM-Rijnmond periodiek gevolgd en beoordeeld op voortgang en effecten. Indien, gezien het voorgaande, projecten niet of onvoldoende tot uitvoering kunnen komen dan wel niet (of onvoldoende) tot de beoogde effecten leiden, zullen vervangende projecten met dezelfde ambitie worden gedefinieerd. Formulering van nieuwe (alternatieve) projecten gebeurt in het kader van ROM-Rijnmond. Deze alternatieve projecten kunnen eventueel buiten het PMR-domein liggen. De formulering van de alternatieve projecten gebeurt door de betrokken overheden, het bedrijfsleven (ondernemers en vakbeweging) en natuur- en milieu-organisaties.

Er heeft een evaluatie plaatsgevonden van het functioneren van ROM-Rijnmond en van het ROM-Rijnmondprogramma. Hierbij zijn de natuur- en milieu-organisaties, die geen deel uitmaken van ROM-Rijnmond, betrokken geweest. Uit de evaluatie komt naar voren dat moet worden gestreefd naar een versterking van middelen en menskracht. Deze versterking moet leiden tot een organisatie die zich niet

alleen bezig houdt met het volgen en beoordelen van een projectenprogramma, maar ook met visie-ontwikkeling, agenda-setting en het organiseren van commitment voor het oplossen van knelpunten.

In het voorjaar van 2002 vindt herijking van het convenant ROM-Rijnmond plaats, waarbij maatschappelijke organisaties zullen worden betrokken.

3.3 Landaanwinning

3.3.1 Beslissingen

Concrete beleidsbeslissing: het beoogde resultaat van het deelproject Landaanwinning is een nieuw haven- en industrieterrein in de Noordzee van ten hoogste 1000 hectare netto uitgeefbaar haven- en industrieterrein, aansluitend op het bestaande havengebied (de Maasvlakte). Een landaanwinning ten behoeve van haven- en industrieterrein wordt mogelijk gemaakt in het gebied dat begrensd wordt door de Euro-Maasgeul in het noorden, de verlengde demarcatielijn in het zuiden en in het westen door de lijnen zoals aangeduid op figuur 3.1.

■ *Figuur 3.1 Zoekgebied landaanwinning (zie bijlage 2: Kaartenoverzicht).*

De bruto oppervlakte van de landaanwinning beslaat ongeveer 2500 hectare. Dit is het totale areaal vermindering van het zeegebied als gevolg van de landaanwinning.

Deze 2500 hectare bruto zijn opgebouwd uit:

- 1000 hectare haven- en industrieterrein;
- 750 hectare havenbekkens;
- 500 hectare zeekering;
- 250 hectare infrastructuur, wanneer 1,25:1 wordt gehanteerd als bruto/nettoverhouding voor het terreinoppervlak.

Hoofdstuk 3 Beleidskeuze Mainportontwikkeling Rotterdam

Dit betekent dat voor iedere hectare uitgeefbaar terrein circa 0,25 hectare extra nodig is voor infrastructuur.

Gezien de onzekerheden die gepaard gaan met infrastructuurprojecten die een lange terugverdientermin kennen, acht het kabinet een tussentijdse evaluatie wenselijk. Deze evaluatie vindt plaats na de aanleg van circa 500 hectare of 10 jaar na het van kracht worden van deze PKB-plus conform de gebruikelijke herzienings- c.q. verlengstermin van de PKB-plus.

Deze evaluatie zal worden benut om na te gaan of recht wordt gedaan aan de met de PKB-plus beoogde integraliteit en kwaliteit van de ontwikkeling van haven, stad en natuur. De evaluatie beoogt tussentijds te kunnen constateren:

- of de economie (bijvoorbeeld ten aanzien van de marktvraag naar deep-sea ruimte) en de omgeving (bijvoorbeeld met betrekking tot benutting bestaand gebied) zich ontwikkelen zoals in de PKB-plus wordt verondersteld;
- of de kwaliteit van de haven (bijvoorbeeld diversificatie van economische activiteiten) en van het omliggende stedelijke gebied (bijvoorbeeld realisering 750 hectare nieuwe natuur) zich ontwikkelen zoals in de PKB beoogd;
- of de natuureffecten zich voordoen als voorzien en de mitigatie- en compensatiemaatregelen het beoogde effect sorteren;
- hoe de ruimtelijke economische ontwikkeling in Zuidwest-Nederland zich voltrekt.

De tussentijdse evaluatie, het moment waarop en de vorm waarin deze plaatsvindt dienen geen juridische belemmeringen op te leveren voor het planologisch besluit (concrete beleidsbeslissing) in de PKB-plus over de 1000 hectare

(netto). De uitkomst van de evaluatie kan worden gebruikt om na te gaan wat er eventueel extra moet gebeuren om de dubbele impuls van de PKB-plus naderbij te brengen.

Concrete beleidsbeslissing: de huidige demarcatielijn zal - conform het vigerend Streekplan Rijnmond - in west-zuidwestelijke richting worden verlengd (zie figuur 3.1), hetgeen betekent dat in de Haringvlietmond direct ten zuiden van deze lijn geen landaanwinning voor een haven- en industrie-terrein is toegestaan.

3.3.2 Randvoorwaarden

Bij de voorbereiding van deze PKB-plus zijn als mogelijke voorbeelden twee referentieontwerpen gemaakt. Deze zijn behulpzaam bij het voorspellen van effecten van een landaanwinning en bij de uiteindelijke ontwerpen.

In het navolgende zijn randvoorwaarden geformuleerd, die ruimtelijk aan een landaanwinning worden gesteld. Daarnaast moet een landaanwinning bij daadwerkelijke aanleg uiteraard aan allerlei technisch-operationele eisen, bijvoorbeeld op het gebied van nautische veiligheid, voldoen. Deze eisen worden ten behoeve van de projectontwikkeling vastgelegd in een publiek programma van eisen.

Beslissing van wezenlijk belang: de landaanwinning biedt ruimte aan deepsea gebonden⁵ activiteiten, zoals met name grootschalige container op- en overslag en direct gerelateerde distributieactiviteiten. Daarnaast biedt de landaanwinning eventueel ruimte voor grootschalige deepsea gebonden chemie.

5. Deepsea gebonden activiteiten: Activiteiten waarvoor een ligging direct aan of in de directe nabijheid van diep zeewater van groot belang is.

Beslissing van wezenlijk belang: niettemin moet het mogelijk blijven dat onder bijzondere omstandigheden en op basis van een zorgvuldige afweging vestiging van andere dan de hiervoor genoemde activiteiten op de landaanwinning plaatsvindt.

Bij deze afweging spelen onder meer de volgende aspecten een rol:

- in hoeverre er alternatieve locaties beschikbaar zijn;
- in hoeverre vestiging op de landaanwinning een belangrijke winst voor de kwaliteit van de leefomgeving (eventueel elders) oplevert, bijvoorbeeld bij grootschalige milieubelastende bedrijven;
- in hoeverre de vestiging een belangrijk clustervoordeel oplevert, bijvoorbeeld bij een industrieel ecologisch cluster⁶;
- in hoeverre genoemde voordelen niet ten koste gaan van een onevenredig of onverantwoord deel van de gereserveerde ruimte voor deepsea gebonden activiteiten;
- en uitgangspunt is een integrale kostprijs. Voor wat betreft de overheidsactiviteiten komt dit tot uitdrukking op de desbetreffende post van de overheidsbegroting.

Beslissing van wezenlijk belang: de landaanwinning wordt ingericht, geëxploiteerd en beheerd volgens de principes van een duurzaam bedrijventerrein.

Aspecten die een rol spelen bij het principe van een duurzaam bedrijventerrein zijn: intensief ruimtegebruik, een zo groot mogelijk aandeel van schonere vervoerswijzen in de modal split, het beperken van de (interne) transportstromen, clustering van activiteiten, het toepassen van industriële ecologie, het zo efficiënt mogelijk omgaan met de benodigde energie en vestiging van het juiste bedrijf op

de juiste plek. Bedrijven die zich op de landaanwinning vestigen, moeten voor wat hun energieverbruik betreft, voldoen aan de eisen die de Wet milieubeheer daaraan stelt. Aan die eisen is in ieder geval voldaan, wanneer een bedrijf is toegetreden tot het Convenant Benchmarking energie-efficiency of de meerjarenafspraak Energie-efficiency 2. Voor de landaanwinning dient op grond van de Wet geluidhinder bij de vaststelling van het bestemmingsplan een geluidzone te worden vastgesteld waarin maximaal toegestane geluidwaarden worden bepaald voor woongebieden en voor natuur- en recreatiegebied.

Er moet voldoende ruimte worden gereserveerd voor een goede aansluiting van de landaanwinning op de bestaande infrastructuur van de zeevaart, binnenvaart, spoor, weg en pijpleidingen. Doelstelling voor de landaanwinning ten aanzien van modal split is een daling van de belasting van het milieu per transportkilometer en het verbeteren van de bereikbaarheid gemeten als modal shift ten gunste van het vervoer met short sea shipping, pijpleiding, spoor en binnenvaart ten opzichte van de autonome ontwikkeling zonder landaanwinning. Andere vereisten op het gebied van transport zijn een heldere ruimtelijke structuur van de vaarwegen met een daarop toegesneden verkeersbegeleiding en snelle toegang voor de te verwachten diepstekende containerschepen. De landaanwinning zal zodanig ontworpen moeten worden dat een snelle afwikkeling van goederen per spoor mogelijk is. Daar waar aan de orde, krijgt vervoer per spoor of water voorrang boven wegvervoer.

Beslissing van wezenlijk belang: de negatieve milieu-effecten van het uiteindelijke ontwerp voortvloeiend uit het projectenspoor

6. Onder een industrieel ecologisch cluster wordt verstaan een cluster van bedrijven, die gestructureerd samenwerken met als doel een economisch en milieuvoordeel te boeken door gebruik te maken van elkaars (rest)stoffen en -energiestromen en/of gezamenlijk gebruik te maken van utilities en andere voorzieningen.

moeten kleiner zijn dan (of gelijk zijn aan) de milieu-effecten van de twee referentie-ontwerpen, zoals geïnventariseerd in het MER.

Beslissing van wezenlijk belang: voor de toegang voor de zeevaart en de verbinding voor de binnenvaart naar het achterland wordt zodanig ruimte gereserveerd en zodanig maatregelen genomen dat de huidige veilige afwikkeling van de scheepvaart in combinatie met een vlotte bereikbaarheid voor de bestaande en nieuwe havengebieden wordt bereikt. De ontsluiting van de landaanwinning voor de binnenvaart wordt nader onderzocht. Onderzoek naar een directe toegang voor de binnenvaart tot de landaanwinning maakt hier deel van uit. De resultaten van dit onderzoek worden betrokken bij het ontwerp voor de landaanwinning.

Beslissing van wezenlijk belang: er dient te worden gestreefd naar maximale flexibiliteit van de uitvoering van de landaanwinning. Dit betekent een fasering van de aanleg die is afgestemd op de feitelijke marktvraag naar ruimte.

Door fasering van de landaanwinning kan worden ingespeeld op de feitelijke ontwikkeling van de vraag naar terreinen. Gefaseerd aanleggen is een strategie om bewust om te gaan met onzekerheden. Het volgen van de feitelijke ontwikkeling voorkomt leegstand van terreinen en stelt aantasting van natuurwaarden zo lang mogelijk uit. Bij het uiteindelijke ontwerp moet een toekomstige uitbreiding technisch niet onmogelijk worden gemaakt.

In de KBA Landaanwinning is op basis van de huidige inzichten uitgegaan van een fasering in vijf fasen van elk ongeveer 200 hectare. De fasen kunnen echter groter of kleiner zijn en het kunnen uiteindelijk meer of minder fasen zijn, mits ze maar optimaal aansluiten op de feitelijke marktvraag. In dit optimum speelt ook

de kosteneffectiviteit een rol. De feitelijke marktvraag is gedefinieerd als een potentiële klant die een verbinding aangaat om zich op de landaanwinning te vestigen.

3.3.3 Zandwinning

Voor de landaanwinning en het bouwrijp maken van het nieuwe haven- en industrie-terrein zijn grote hoeveelheden zand nodig. Voor de benodigde zandwinning is onderzoek gedaan. Dit onderzoek is onderdeel van de Integrale Projectnota Landaanwinning (11).

Concrete beleidsbeslissing: in figuur 3.2 is het gebied aangegeven waar het voor de landaanwinning benodigde ophoogzand zal worden gewonnen, daarbij in aanmerking nemende dat ook zand mag worden benut, dat als bijproduct vrijkomt bij werken ter waarborging van de toegankelijkheid van de Rotterdamse haven, zoals verbreding en verdieping van de vaargeul of bij de eventuele winning van beton- en metselzand (waarvoor een aparte procedure geldt). De zeewaartse begrenzing van het gebied voor zandwinning wordt gevormd door een straal van 30 km vanuit het midden van de zuidrand van de referentie-ontwerpen voor een landaanwinning. De landwaartse begrenzing wordt gevormd door de 2 km lijn zeewaarts van de doorgaande -20 m NAP dieptelijn. Delen van het zoekgebied worden van zandwinning uitgesloten als uit het MER zandwinning blijkt dat de zandwinning in deze deelgebieden significante negatieve effecten kan hebben op beschermde habitats en/of beschermde soorten en/of op Natura 2000 gebieden.

■ *Figuur 3.2 Zoekgebied zandwinning (zie bijlage 2: Kaartenoverzicht).*

Bij het bepalen van de zandwinlocatie bij de uitwerking van het project zal aan de volgende aspecten extra aandacht worden besteed:

- Delen van de zandwinlocatie kunnen, door aanwezigheid van onder andere platforms, kabels en pijpleidingen en visserij, tijdelijk of permanent uitgesloten worden voor zandwinning.
- Rekening zal worden gehouden met het voorkomen van beton- en metselzand, omdat het winnen van ophoogzand in de bovenste laag van de zeebodem het winnen van beton- en metselzand in de dieper gelegen lagen mogelijk kan maken. Als de aanwezigheid van beton- en metselzand wordt aangetoond, zal bij de locatiekeuze rekening gehouden moeten worden met het economische en ecologische belang van de winning van beton- en metselzand op zee.
- Bij de zandwinning zal rekening moeten worden gehouden met reeds verleende zandwinconcessies en andere doeleinden van zandwinning, zoals winning van zand ten behoeve van kustsuppleties en winning van ophoogzand.
- Vanuit een oogpunt van beperking van de ecologische effecten, maar ook vanuit efficiency- en kostenoverwegingen bestaat er een algemene voorkeur om eerst gebruik te maken van het zand dat vrijkomt bij de werkzaamheden aan de vaargeul of bij de eventuele winning van beton en metselzand. Nader onderzoek in het kader van de ontgrondingsvergunning moet echter uitwijzen in welke mate dit mogelijk is. Hierbij spelen onder meer de technische mogelijkheden en de fasering van werkzaamheden een rol.

Beslissing van wezenlijk belang: voor grootschalige zandwinning (>10 miljoen m³) is geen maximale ontgrondingsdiepte vastgesteld. Ten behoeve van de vergunningverlening wordt een uitvoerings-MER opgesteld, waarbij

aandacht wordt besteed aan de mogelijkheid van combinatie met de winning van grof zand ten behoeve van de bereiding van beton- en metselzand. De ontgrondingsdiepte, de winlocaties en de uitvoeringstechniek voor de grootschalige zandwinning worden vastgesteld in de ontgrondingsvergunning.

De vergunning op grond van de Ontgrondingswet zal worden aangevraagd voor zandwinning ten behoeve van de aanleg van elke fase van de landaanwinning en voor een bepaalde periode. De effecten van de zandwinning zullen worden gemonitord en geëvalueerd. De evaluatie zal ingaan op de mogelijkheden van verdere beperking van onder meer de milieu- en ecologische effecten van de zandwinning. Tegen de achtergrond van deze evaluatie zal de opvolgende aanvraag tot vernieuwing van de vergunning voor de zandwinning plaatsvinden.

Verdieping, verlegging of verbreding van de vaargeulen naar het havengebied kan uit nautisch oogpunt noodzakelijk zijn. De gevolgen van de zandwinning voor de ecologische hoofdstructuur en de kustverdediging zullen beperkt moeten worden.

3.3.4 Mitigatie en compensatie

Landaanwinning wordt ruimtelijk mogelijk gemaakt in een gebied, waar belangrijke natuurwaarden aanwezig zijn (de Voordelta). Het gebied is aangemeld als Habitatgebied, kwalificeert zich als Vogelrichtlijngebied en maakt deel uit van de Ecologische Hoofdstructuur.

Bij de ruimtelijke reservering van de landaanwinning heeft als onderdeel van het afwegingskader van artikel 6 van de Habitatrichtlijn een passende beoordeling plaatsgevonden in het kader van de artikelen 6.3. en 6.4. Ontwerpeis bij de operationele ontwerpen is dat optredende significante

negatieve effecten op beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk worden gemitigeerd. De niet-mitigeerbare significante effecten dienen te worden gecompenseerd.

De aanleg van een landaanwinning heeft, naast het ruimtebeslag en het bijbehorende directe verlies aan beschermde natuur in de Voordelta, mogelijk significante effecten op de duinen van Voorne en Goeree.

Als onderdeel van de twee referentieontwerpen voor de landaanwinning, die om redenen van mitigatie een noordelijke ligging hebben gekregen, zijn de onderstaande mitigerende maatregelen in termen van randvoorwaarden geformuleerd.

Beslissing van wezenlijk belang:

Mitigerende maatregelen:

- **Mitigatie van de afname van de lengte kustzee door aanleg van minimaal overeenkomstige lengte zachte zeewering inclusief onderwateroever aan de landaanwinning.**
- **Mitigatie van de mogelijke afname van de invloed van de zeedynamiek op de duinen bij Voorne en Goeree door niet toe te staan dat het operationele ontwerp voor de landaanwinning een groter negatief effect op de duinen heeft dan de referentieontwerpen. Dit zal middels een effectenstudie aangetoond moeten worden.**
- **Mitigatie van de eventuele negatieve effecten van de zandwinning (onder meer vertroebeling). Hierbij speelt een rol:**
 - **Benutting van het zand dat vrijkomt bij de verdieping, verlegging en verbreding van de vaargeul.**
 - **De inzet van milieuvriendelijke winmethoden en -technieken.**
 - **Beperking van de periode van winning en de omvang van de winningslocatie.**

Beslissing van wezenlijk belang: Het operationele ontwerp voor de landaanwinning, dat in het projectenspoor tot stand komt, dient binnen deze randvoorwaarden voor mitigatie te blijven. Daarnaast moet worden gestreefd naar zo mogelijk verdergaande mitigerende maatregelen voor natuur.

De eerste fasen van de landaanwinning worden zodanig ontwikkeld dat deze geen of relatief de kleinste natuureffecten opleveren voor de natuurwaarden van de duinen van Voorne en Goeree en de natuurwaarden in de Haringvlietmonding. Andere harde randvoorwaarden zoals de kustveiligheid, nautische aspecten en milieu-aspecten blijven daarbij van kracht.

De voorgestelde mitigerende maatregelen kunnen niet voorkomen dat er significante effecten op beschermde natuurwaarden resteren, waarvoor compenserende maatregelen getroffen moeten worden. Het gaat om de volgende effecten:

- **zeenatuur:**
 - verlies van maximaal 2500 ha. Noordzeekustzone ter plaatse van de landaanwinning;
 - verlies van maximaal 300 ha. Noordzeekustzone doordat bepaalde delen van de onderwaterbodem dusdanig frequent gesuppleerd moeten worden dat ze weinig waarde hebben voor het mariene ecosysteem;
 - verlies van maximaal 325 ha. geulen en ondiepten in de Haringvlietmond als gevolg van kustmorfologische veranderingen;
 - Het verlies aan zeenatuur bedraagt maximaal 3125 ha.
- **duinen:**
 - verlies van 0 tot 19,5 ha. droog duin, grasland en open duin in de duinen van Voorne en Goeree door struweel-

- ontwikkeling als gevolg van mogelijk afnemende zoutinwaai (saltspray);
- als gevolg van een landaanwinning wordt in de duinen van Voorne het verlies verwacht van maximaal één vindplaats van de groenknolorchis (*Liparis loeselii*). Dit effect treedt op door grondwaterstandstijging als gevolg van verwachte kustaangroei. Daarnaast is er een mogelijke afname met maximaal 1 hectare van het leefgebied van de nauwe korfslak (*Vertigo angustior*), die mogelijk voorkomt in de duinen van Voorne en de duinen van Goeree. Beide zijn prioritaire soorten.
- zeereep
 - verlies van 0 tot 23 ha. zeereep in de buitenduinen van Voorne en Goeree door struweelontwikkeling als gevolg van mogelijk afnemende zoutinwaai (saltspray) en vanwege een direct negatief effect van mogelijk afnemende zoutinwaai op kenmerkende soorten hogere planten.

Beslissing van wezenlijk belang: conform de nationale en Europese regelgeving zullen de beschermde natuurwaarden, die significante negatieve effecten ondervinden van de aanleg van de landaanwinning worden gecompenseerd. Besluiten over de uitvoering van (fasen van) de landaanwinning dienen vergezeld te gaan van een besluit over compenserende maatregelen. De compensatie zal gereed zijn op het moment dat de effecten optreden.

De compensatiemaatregelen maken onderdeel uit van het deelproject Landaanwinning. De compensatiegebieden zullen in beginsel door het Rijk na realisering als Vogel- of Habitatrichtlijngebied worden benoemd. Indien noodzakelijk zal de begrenzing van de Vogel- en Habitatrichtlijngebieden hiervoor worden aangepast.

Concrete beleidsbeslissing: voor de compensatie van het verlies aan zeenatuur wordt een zeereservaat mogelijk gemaakt van circa 31 250 hectare voor de Haringvlietmond in de vorm van een beheersplan in het kader van artikel 6.1 van de Habitatrichtlijn. Als uit onderzoek en monitoring blijkt dat het reservaat minder groot hoeft te zijn, zal de te realiseren omvang worden bijgesteld. In het zeereservaat worden gebruiksfuncties, die substantieel negatieve effecten hebben op mariene natuurwaarden, verboden of beperkt en wordt een aantal actieve beheersmaatregelen getroffen. Het zeereservaat wordt mogelijk gemaakt op de locatie in de Voordelta als aangegeven in figuur 3.3.

■ *Figuur 3.3 Zoekgebied zeereservaat (zie bijlage 2: Kaartenoverzicht).*

Met de instelling van het zeereservaat wordt beoogd om de overwinterings- en fourageerfunctie van de Voordelta voor de kustvogels te versterken en om de ecosystemen zich meer ongestoord te laten ontwikkelen. Het betreft extra maatregelen, bovenop hetgeen in het kader van de nationale en internationale regelgeving op het gebied van de natuurbescherming al vereist is. In ieder geval zal in het in te stellen zeereservaat een aantal gebruiksfuncties niet meer worden toegestaan of worden beperkt. Dit betreft de volgende functies, waarvan de uitoefening significant negatieve effecten kan hebben:

- bodemberoerende visserij;
- fuiken en staande netten;
- delfstofwinning;
- gemotoriseerde recreatievaart buiten daartoe gemarkeerde gebieden;
- activiteiten in een nader te specificeren deel van het luchtruim;
- betreden van droogvallende platen;
- militaire activiteiten;

- bouwwerken, zoals windmolens en zendmasten.

Naast een verbod of beperking van gebruiksfuncties met significant negatieve effecten wordt in het zeereservaat een aantal actieve maatregelen genomen om een verhoging van de natuurkwaliteiten te bereiken. De instelling van het zeereservaat wordt in het projectenspoor nader uitgewerkt in een beheersplan conform artikel 6.1 van de Habitatrichtlijn. Met het geheel aan passieve en actieve beheersmaatregelen in het zeereservaat verwacht het kabinet het verlies aan zeenatuur door de landaanwinning op afdoende wijze te kunnen compenseren.

Op de kaart (fig. 3.3) is een gebied van 40.000 ha gereserveerd. Dit is het zoekgebied voor maximaal 31 250 ha aaneengesloten zeereservaat.

Bij de bepaling van de omvang van het zeereservaat is ervan uitgegaan dat per oppervlakte-eenheid reservaat een ecologische winst van circa 10% is te bereiken.

Aangezien het tijdstip van realisatie van het zeereservaat gerelateerd zal zijn aan realisatie van de landaanwinning (en de bijbehorende fasering) biedt dit mogelijkheden voor het monitoren van de optredende effecten na realisatie van het eerste deel van het zeereservaat en het bijstellen van het compensatieprogramma, indien sprake is van afwijkende effecten ten opzichte van de huidige inzichten. Bij de monitoring van effecten zal niet alleen naar de maatregelen met betrekking tot de visserij worden gekeken, maar ook naar die ten aanzien van verstorende recreatie en andere gebruiksactiviteiten in het gebied. Tevens zal in dit vervolgtraject nader onderzoek plaatsvinden naar de gehanteerde factor 10 voor het bepalen van de oppervlakte van het zeereservaat.

Concrete beleidsbeslissing: voor de compensatie van de effecten van landaanwinning op open droog duin worden voor de Delflandse kust - aansluitend aan de zeekant van het bestaande duingebied - duinen met strand mogelijk gemaakt met een omvang van 100 ha. Deze duinen worden mogelijk gemaakt op de locatie zoals aangegeven op figuur 3.4. In combinatie met het open droog duin worden ook natte duinvalleien mogelijk gemaakt.

■ *Figuur 3.4 Duinen voor de Delflandse kust (zie bijlage 2: Kaartenoverzicht).*

Door het realiseren van duinen voor de Delflandse kust wordt het versterken van de ecologische hoofdstructuur gecombineerd met het verbeteren van de kustveiligheid. De hoofdwaterkering wordt op het bestaande tracé gehandhaafd, waardoor er tevens mogelijkheden zijn voor de aanleg van een duingebied met een dynamische zeereep.

Concrete beleidsbeslissing: voor de compensatie van het kwaliteitsverlies van de zeereep op Voorne en Goeree wordt nieuwe zeereep mogelijk gemaakt. Bij de Brouwersdam wordt een zeereep met een omvang van 15 ha mogelijk gemaakt op de noordelijke locatie, aangegeven in figuur 3.5. Op de kust van de landaanwinning wordt een zeereep met een omvang van 8 ha. mogelijk gemaakt.

■ *Figuur 3.5 Zeereep Brouwersdam (zie bijlage 2: Kaartenoverzicht).*

Het kabinet is van mening dat met het bovengenoemde pakket aan compensatiemaatregelen voldaan wordt aan de vereisten voor compensatie uit de Vogel- Habitatrichtlijn en het Structuurschema Groene Ruimte.

De maatregelen, die worden genomen, hebben geen significante negatieve effecten op beschermde natuurwaarden, maar leveren een batig saldo op voor de betreffende ecosystemen. Uit deze maatregelen vloeien dan ook geen nieuwe compensatieverplichtingen voort.

Per aanlegfase van de landaanwinning zal een compensatieplan worden opgesteld. De aard en omvang van dit compensatieplan zal worden afgestemd op de verwachte negatieve effecten op Natura 2000 van de betreffende fase van de landaanwinning.

Bij het opstellen van het compensatieplan is uitgegaan van de maximaal mogelijke effecten, het zogenaamde 'worst case scenario'. Om de daadwerkelijke effecten te kunnen vaststellen worden de effecten van landaanwinning en van de compensatiemaatregelen gemeten. Ten behoeve van dit meetprogramma zal een soort- en functiegerichte Natura 2000 ecosystembeschrijving worden opgesteld. Dit biedt een inzichtelijk beeld van de relevante variabelen en de effecten op de natuur en de compensatiedoelen, zodat op transparante wijze getoetst kan worden.

Beslissing van wezenlijk belang: de project-trekker landaanwinning zal een monitorings- en evaluatieprogramma uitvoeren gericht op de compensatieplicht. Als uit het programma blijkt, dat er sprake is van afwijkende effecten ten opzichte van de huidige inzichten, dan zullen gedurende de aanleg van de landaanwinning de mitigatie- en compensatiemaatregelen worden bijgesteld.

Gezien de periode die in het geding is voor de ontwikkeling en realisering van de landaanwinning en hieraan gekoppeld de compensatie, blijft het derhalve mogelijk dat op termijn op grond van nieuwe inzichten andere compensatiemaatregelen, die aan de regelgeving

voldoen, in beeld komen en uiteindelijk gerealiseerd zullen worden.

Aangezien de landaanwinning in fasen wordt ontwikkeld en meer inzicht in de natuureffecten pas beschikbaar is bij de definitieve ontwerpen, dient ook de beoordeling van de mitigatie en compensatie per fase plaats te vinden. Bij aanvang van elke fase dient helder te zijn:

- hoe in het definitieve ontwerp mitigatie op natuureffecten heeft plaatsgevonden (verantwoording);
- welke natuureffecten zullen optreden;
- hoe deze natuureffecten gecompenseerd worden;
- wat de resultaten van de evaluatie van de voorgaande fase zijn (voor zover beschikbaar).

3.4 750 hectare natuur- en recreatiegebied

3.4.1 Inleiding

Het kabinet wil een impuls geven aan de leefbaarheid van de Rotterdamse regio door het realiseren van een liefst zo veel mogelijk aaneengesloten natuur- en recreatiegebied met een forse omvang, dat goed bereikbaar is vanuit de stad. De mogelijkheden om de bevolking van het stedelijk gebied rust, ruimte, natuur en groen te bieden zullen daarmee substantieel worden vergroot.

Het natuur- en recreatiegebied levert tevens een bijdrage aan de gewenste versterking van bestaande ecologische structuren in de Rotterdamse regio en kan wellicht op termijn ruimte bieden voor gebiedsspecifieke en op landelijke en internationale schaal bezien - unieke natuurwaarden gekoppeld aan de Delta.

De 750 hectare natuur- en recreatiegebied wordt verdeeld over IJsselmonde (circa 600 hectare) en een drietal gebieden in de noordflank van Rotterdam (circa 150 hectare). Het gebied op IJsselmonde geeft inhoud aan

het streven naar een natuur- en recreatiegebied met een forse omvang. De 150 hectare in de noordflank geeft, als aanvulling op aldaar bestaande en geplande natuur- en recreatiestructuren, een belangrijke extra impuls aan de leefbaarheid in deze regio.

3.4.2 Zuidflank Rotterdam

Aan de zuidflank van Rotterdam zal een groot aaneengesloten natuur- en recreatiegebied op Midden-IJsselmonde worden gesitueerd.

Concrete beleidsbeslissing: in het gebied Midden-IJsselmonde wordt binnen de begrenzing die is aangegeven op figuur 3.6 een openbaar toegankelijk natuur- en recreatiegebied gerealiseerd met een oppervlak van circa 600 hectare. Het gebied ten noorden van de Essendijk zal de hoofdfunctie openlucht recreatie met natuurwaarden worden gegeven. Het gebied ten zuiden van de Essendijk gelegen zal de hoofdfunctie hoogwaardige natuur met recreatief medegebruik krijgen. Bij de transformatie van Midden IJsselmonde zal ruimte blijven voor agrarische bedrijvigheid en zullen de bestaande landschappelijke en cultuurhistorische elementen zoveel mogelijk behouden blijven.

■ **Figuur 3.6**
Plangebied Midden-IJsselmonde
(zie bijlage 2: Kaartenoverzicht).

Het gebied zal getransformeerd worden van een open agrarisch landschap tot een vrij toegankelijk recreatie- en natuurgebied. Bij de transformatie van Midden-IJsselmonde zullen de bestaande landschappelijke en cultuurhistorische elementen zo veel mogelijk behouden blijven. De inrichting van het gebied met de hoofdfunctie openluchtrecreatie wordt

gekenmerkt door een grote gevarieerdheid en - mede daardoor - door een grote aantrekkingskracht en heeft gezien het te verwachten intensieve gebruik tevens een grote opvangcapaciteit. De te realiseren natuurwaarden zullen van een zodanige aard en kwaliteit zijn dat zij een substantiële bijdrage leveren aan de versterking van de ecologische hoofdstructuur.

Bij de nadere uitwerking van de inrichting van Midden-IJsselmonde zal aandacht worden besteed aan de vraag of het toelaten van getijden in het thans binnendijs gelegen zuidelijke gedeelte in de toekomst tot de mogelijkheden behoort.

Beslissing van wezenlijk belang: in het noordwestelijke deel van Midden-IJsselmonde, zoals dat op figuur 3.7 met een arcering is aangeduid, is de ontwikkeling als recreatie- en natuurgebied richtinggevend. In deze groene omgeving is als ondergeschikte ontwikkeling de vestiging van hoogwaardige stedelijke functies mogelijk. De nadere invulling van het gearceerde gebied en de besluitvorming hierover zullen in het kader van de herziening van het streekplan plaatsvinden.

■ **Figuur 3.7 Groene verbinding,**
Rand van Rhoon en Golfbaan
(zie bijlage 2: Kaartenoverzicht).

Het met een arcering aangeduide gebied kent een omvang van ongeveer 150 hectare en maakt geen onderdeel uit van het PMR deelproject 750 hectare natuur en recreatie. Bij de genoemde hoogwaardige stedelijke functies gaat het uitsluitend om functies, die bijdragen aan de kwaliteit van het gebied en op een financiële wijze gerelateerd zijn aan de toekomstige natuur- en recreatiefuncties van Midden-IJsselmonde. De financiële koppeling kan zowel betrekking hebben op investeringen in de ontwikkeling van het natuur- en recreatie-

gebied als op de te leveren bijdrage aan de instandhouding ervan. De hoogwaardige stedelijke functies betreffen bedrijfsvestigingen, woningbouw en horeca-aangelegenheden. De bedrijvigheid wordt beperkt tot ondernemingen, waarvoor de aanwezigheid van het natuur- en recreatiegebied een belangrijke vestigingsconditie vormt, bijvoorbeeld kennis-intensieve ondernemingen.

Beslissing van wezenlijk belang: het Rijk dringt er bij de provincie op aan dat in het kader van de streekplanherziening wordt nagegaan of het mogelijk is om de bestaande golfbaan langs de Oude Maas binnen Midden-IJsselmonde te verplaatsen en tegelijkertijd uit te breiden. Hierbij zal ook nader onderzoek plaatsvinden in hoeverre de huidige locatie van de golfbaan omgevormd kan worden tot een getijden-gebied. In het onderzoek zal rekening worden gehouden met de ingebrachte informatie tijdens de inspraak en de insprekers zullen bij de studie worden betrokken.

Een groene relatie tussen de bestaande parken in Rotterdam en de aanwezige en nog te realiseren groenstructuur ten zuiden van de A15 inclusief Midden-IJsselmonde ontbreekt nu. Ook vormt de infrastructuurbundel A15/Betuwelijn een barrière voor de bereikbaarheid van Midden-IJsselmonde voor langzaam verkeer vanuit Rotterdam-Zuid.

Beslissing van wezenlijk belang: teneinde de barrière die gevormd wordt door de infrastructuurbundel zo veel mogelijk op te heffen zal voor langzaam verkeer en openbaar vervoer tussen Midden-IJsselmonde en het stedelijk gebied van Rotterdam-Zuid een of meer groene verbindingen⁷ worden gerealiseerd. De wijze, waarop dit wordt vormgegeven en landschappelijk wordt ingepast, is onderwerp van nadere studie.

In dit onderzoek zal nagegaan worden op welke wijze de bereikbaarheid van het natuur- en recreatiegebied op IJsselmonde gekoppeld kan worden aan andere initiatieven die samenhangen met ontwikkelingen rondom:

- **de infrastructuurbundel A15, waarbij geldt dat de groene verbinding zodanig veilig dient te zijn dat deze geen belemmering vormt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen;**
- **het realiseren van een samenhangende groenstructuur;**
- **de zuidflank van Rotterdam.**

Tezamen dient dit te leiden tot een integrale oplossing.

3.4.3 Noordflank Rotterdam

In de noordflank van Rotterdam zal op een drietal locaties een deel van de 750 hectare gesitueerd worden. De drie gebieden - Schiezone, Schiebroekse- en Zuidpolder - zijn enerzijds belangrijke, maar kwalitatief en kwantitatief nog onvoldoende sterke schakels in ecologische en recreatieve verbindingen. Anderzijds zijn deze gebieden belangrijk als groene buffers tussen de verstedelijkte gebieden in de noordflank.

Concrete beleidsbeslissing: zoals op figuur 3.8 staat aangegeven zal in de Schiebroekse- en de Zuidpolder, een openbaar toegankelijk natuur- en recreatiegebied met een oppervlakte van circa 100 hectare worden gerealiseerd. In de Schiezone wordt overeenkomstig figuur 3.8 circa 50 hectare openbaar toegankelijk natuur- en recreatiegebied gerealiseerd.

■ *Figuur 3.8 Plangebied Schiezone, Schiebroekse polder en Zuidpolder (zie bijlage 2: Kaartenoverzicht).*

7. In PKB-plus, deel 1, werd gesproken van een groene verbinding. De tekst is gewijzigd om uit te drukken dat er mogelijk sprake is van een combinatie van maatregelen, die tezamen een verbinding over de A15 vormen.

Beslissing van wezenlijk belang: de Schiezone zal een inrichting krijgen als recreatief uitloopgebied en als recreatieve verbinding tussen het stedelijk gebied van Rotterdam en de Groenblauwe slinger. De Schiezone zal een dusdanige inrichting krijgen dat het karakter van deze landgoederenzone wordt versterkt.

De bestaande waardevolle cultuurhistorische elementen zoals bijvoorbeeld de rand van de droogmakerij dienen gerespecteerd te worden.

Beslissing van wezenlijk belang: de Schiebroekse en de Zuidpolder zullen worden ingericht als recreatief uitloopgebied en als ecologische verbindingszone tussen de Groenblauwe Slinger en het Rottemeren-gebied, waarbij de infrastructurele barrières die gevormd worden door de N470, de Hoge Snelheidslijn en de toekomstige railverbinding tussen Rotterdam en Zoetermeer zullen worden ingepast.

De aanwezige bebouwingslinten en kaden dienen bij de inrichting gerespecteerd te worden. In deze polders is vestiging van recreatieve voorzieningen, waaronder volkstuinen en sportvelden in die mate toegestaan, dat 100 hectare openbaar groen gerealiseerd kan worden. De volkstuinen en sportvelden (omvang circa 40 hectare) maken geen onderdeel uit van de 100 hectare, die in het kader van PMR in de Schiebroekse en Zuidpolder ruimtelijk gereserveerd worden als onderdeel van de 750 hectare.

3.4.4 Realisering

Er wordt thans een proces voorbereid, gericht op het in gang zetten van de beoogde transformatie van de gebieden die door de concrete beleidsbeslissingen worden bestreken. Dit proces, dat stapsgewijs zal verlopen en uiteindelijk zal uitmonden in de beoogde natuur- en recreatiegebieden, zal samen met de betrokken bewoners, bedrijven en andere belanghebbenden met grote zorgvuldigheid worden voorbereid en uitgevoerd. Het op te zetten groeiproces zal binnen het hiervoor geschetste kader gekenmerkt worden door respect voor de bestaande waarden en voor de belangen van diegenen die thans in deze gebieden wonen, werken en recreëren. Streeftermijn voor de grondverwerving en inrichting van de 750 hectare natuur- en recreatiegebied is tien jaar.

NOTA VAN TOELICHTING EN MOTIVERING

Vanaf hier begint de nota van toelichting en motivering. In de navolgende hoofdstukken worden themagewijs elementen benoemd uit inspraak, adviezen, bestuurlijk overleg en aanvullend onderzoek, waarna wordt toegelicht en wordt gemotiveerd hoe met deze punten is omgegaan:

Voor zover relevant komt voor elk thema aan de orde:

- Resultaten van inspraak.
- Resultaten van bestuurlijk overleg.
- Resultaten van advisering door het ONR en van de adviezen over het MER gegeven door de Commissie m.e.r., de Directie Zuidwest van het ministerie van LNV en de Inspectie Milieuhygiëne Zuid-West.
- Resultaten van aanvullend onderzoek, zoals aangekondigd in deel 1 van de PKB-plus.
- De conclusies van het kabinet uit de resultaten van inspraak, bestuurlijk overleg, advisering en aanvullend onderzoek over het betreffende thema.

Voor een aantal bestuurlijke partijen, waaronder gemeenten, provincies en waterschappen, geldt dat zij schriftelijk hebben gereageerd in het kader van de inspraak en hebben deelgenomen in het bestuurlijk overleg. Er is in de hoofdstukken hierna uitgegaan van de schriftelijke reacties van partijen. De argumenten hierin zijn terug te vinden bij de subparagrafen 'inspraak'. Alleen wanneer in het bestuurlijk overleg nieuwe of aanvullende punten ten opzichte van de schriftelijke reacties van de deelnemers aan het bestuurlijk overleg naar voren zijn gekomen, zijn deze onder de subparagraaf bestuurlijk overleg opgenomen.





4

Toelichting en motivering bij visie en probleemstelling

4.1 Algemeen

Ten behoeve van de adviesaanvraag aan de Europese Commissie in het kader van de Vogel- en Habitatrichtlijn is extern juridisch advies ingewonnen over de toepassing van het 'nee, tenzij'-beginsel uit deze richtlijn. Op basis van dit advies zijn enkele passages toegevoegd aan de onderdelen 'Visie en probleemstelling' en 'Beleidskeuze Mainportontwikkeling Rotterdam' uit deze PKB-plus. In de betreffende hoofdstukken is op enkele plaatsen de Europese dimensie van de mainport Rotterdam aan de tekst toegevoegd. Tevens is een toelichting opgenomen over de alternatievenafweging die aan de PKB-plus ten grondslag ligt.

4.2 Dubbeldoelstelling

4.2.1 Inspraak

Bij de invulling van de leefbaarheidscomponent van de dubbeldoelstelling vinden insprekers, zowel inwoners als (deel)gemeentebesturen, met name uit Goeree, Voorne/Putten, Hoek van Holland en Hoogvliet, dat hun directe leefomgeving door een verdere intensivering van de haven en de aanleg van een landaanwinning achteruit gaat. Zij dringen aan op maatregelen, die deze verslechtering van de leefbaarheid tegengaan of op zijn minst verminderen. De gemeente Rozenburg kan niet instemmen met een landaanwinning zo lang

niet voldoende maatregelen zijn genomen, die de leefbaarheid in Rozenburg verbeteren.

Stichting De Noordzee acht het niet juist dat de dubbeldoelstelling van PMR zich alleen richt op de landzijde van de uitbreiding van de mainport Rotterdam en in het geheel niet op de zeezijde. De uitbreiding van de zeescheepvaart en de verbetering van het Noordzeemilieu behoren hier onderdeel van te zijn.

4.2.2 Standpunt kabinet

In de Startnotitie PKB-plus/m.e.r. is aangegeven dat bij de invulling van de leefbaarheidscomponent van de dubbele doelstelling een saldobenadering zal worden toegepast. Dat wil zeggen dat er weliswaar naar wordt gestreefd om de kwaliteit van de leefomgeving in het Rijnmondgebied te verbeteren, maar dat dit niet voor alle leefbaarheidsaspecten (milieu, natuur en recreatie en ruimtelijke kwaliteit) en op alle plaatsen het geval zal zijn. Plaatselijk kan dus op bepaalde aspecten een verslechtering optreden. Het kabinet is echter van mening dat per saldo (over het gehele Rijnmondgebied en over het geheel van de leefbaarheidsaspecten) sprake is van een verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving.

Over het Noordzeemilieu in relatie tot de dubbele doelstelling merkt het kabinet op dat

Hoofdstuk 4 Toelichting en motivering bij visie en probleemstelling

in de startnotitie de dubbele doelstelling van het project is begrensd. De maatregelen ter verbetering van de leefomgeving beperken zich tot die maatregelen, die mogelijk worden door de oplossing van het ruimtetekort. Dit is mede gedaan, omdat in andere beleidskaders, zoals het Noordzeebeleid en het internationaal milieuoverleg over zeescheepvaart, reeds aandacht wordt geschonken aan het Noordzeemilieu en aan emissies van de zeescheepvaart.

4.3 Alternatieven voor Mainportontwikkeling Rotterdam

4.3.1 Inspraak

Een inspreker stelt regionalisering van de mondiale economie als alternatief tegenover de visie van het kabinet op de ontwikkeling van de mainport Rotterdam. Regionalisering zou veel intercontinentaal verkeer en dus containerstromen voorkomen.

4.3.2 Standpunt kabinet

De positie van Nederland in de internationale economische ontwikkeling en daarvan afgeleid de discussie over het (inter)nationale goederentransportbeleid is geen onderwerp van deze PKB-plus. Deze discussie vindt in andere kaders plaats, onder meer op Europees niveau en bij de uitwerking van het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP). Bij de besluitvorming over PMR in de PKB-plus/m.e.r.-procedure heeft het vigerende beleid van het kabinet over de distributiefunctie van Nederland als uitgangspunt gediend. Het kabinet heeft dit beleid in het hoofdstuk 'Visie en probleemstelling' van de PKB-plus uitgewerkt voor de mainport Rotterdam.

De visie van het kabinet op de ontwikkeling van de mainport Rotterdam is in het kort dat de

mainport fungeert als knooppunt in internationale transport- en productienetwerken en in nationale, Europese en intercontinentale transportketens. De Rotterdamse haven heeft zich mede door de goede ligging en goede achterlandverbindingen kunnen ontwikkelen tot een efficiënte en grootschalige locatie voor haven- en industriële activiteiten. Het is de ambitie van het kabinet om deze positie te versterken en uit te bouwen en daarmee de Nederlandse concurrentiepositie te verstevigen.

Overigens is in de economische analyses wel aandacht besteed aan de gevolgen van regionalisering voor de mainport Rotterdam aan de hand van het 'Divided Europe'-scenario. Dit ontwikkelingsscenario gaat uit van een zekere mate van regionalisering.

4.4 Kosten-batenanalyses

4.4.1 Inspraak

Er zijn diverse reacties ontvangen, onder meer van de gemeente Rotterdam en de Kamer van Koophandel Rotterdam, over de gehanteerde werkwijze en de kwaliteit van de onderbouwing van de kosten-batenanalyses (KBA's) die over het project zijn opgesteld. De reacties richtten zich ook op de mate van zekerheid, waarmee in en op basis van de KBA's uitspraken kunnen worden gedaan over het ruimtetekort in de Rotterdamse haven.

4.4.2 Standpunt kabinet

Het kabinet meent dat de kosten-batenanalyses zorgvuldig zijn uitgevoerd door de betreffende onderzoeksinstituten. De studies zijn begeleid door vertegenwoordigers van de diverse PMR-partners en tevens beoordeeld door de daartoe ingestelde Adviesraad KBA, waarin deskundigen op het gebied van kosten-

batenanalyses, economie en leefomgeving zitting hebben. Voor de KBA's is de werkwijze en methodiek toegepast zoals opgenomen in de richtlijnen OEEI (Onderzoeksprogramma Economische Effecten Infrastructuur). De KBA's vormen één van de onderzoeken die als input hebben gediend voor de onderbouwing van het beleidsvoornemen van het kabinet. De kosten-batenanalyses zijn uitgevoerd voor verschillende economische groeiscenario's op de lange termijn vanwege de onzekerheden die er zijn ten aanzien van de toekomstige economische ontwikkeling. De uitkomsten vormen daarmee een bandbreedte. Vanwege de grote onzekerheden in de prognose van de ruimtebehoefte en de afhankelijkheid van specifieke omstandigheden wenst het kabinet de risico's van bijvoorbeeld een te vroege aanleg van de landaanwinning te beperken door gefaseerde aanleg op basis van de daadwerkelijke markt-vraag.

4.5 Algemene aspecten

4.5.1 Inspraak

Financiering

Verschillende reacties (onder andere van de FNV, ROM-Rijnmond, stadsregio Rotterdam, gemeente Rotterdam, ondernemersorganisatie Deltalinqs en Natuurmonumenten-Het Zuid-Hollands Landschap) wijzen erop dat in de PKB-plus de financiering van het PMR-maatregelenpakket niet geregeld is. Zij dringen erop aan dat zo snel mogelijk te doen. Diverse partijen, met name de provincie Zuid-Holland en gemeenten in het Rijnmondgebied, dringen erop aan, dat het Rijk financieel bijdraagt aan PMR-projecten in het algemeen en met name aan de realisatie van de landaanwinning. Dit acht men conform het gestelde in de PKB-plus dat 'het integraal economisch belang van de mainport Rotterdam verder reikt dan

cijfers over toegevoegde waarde en werkgelegenheid kunnen aangeven.'

De gemeente Rotterdam is van mening dat het Rijk in ieder geval de zeewering, havendammen en hoofdinfrastructuur dient te betalen. Zij vindt daarnaast dat het Rijk, gezien de belastingstroom die een landaanwinning oplevert, de meerkosten voor zijn rekening moet nemen van een eigen haveningang en van een optimale inpassing van een landaanwinning vanuit oogpunt van milieu en veiligheid. Ook Deltalinqs acht het van belang dat het Rijk financieel bijdraagt aan de realisatie van de landaanwinning. De organisatie vindt dat de kosten van een landaanwinning niet mogen leiden tot hogere kosten voor nieuw te vestigen of reeds zittende bedrijven in Rotterdam.

Nadeelcompensatie

Er is een aantal personen en bedrijven, dat zich gedupeerd acht door de uitvoering van één van de onderdelen van het PMR-maatregelenpakket en aankondigt een schadevergoeding te verwachten. Het gaat hierbij onder meer om:

- omwonenden en bedrijven in de omgeving van BRG-projecten, de landaanwinning of de 750 hectare natuur- en recreatiegebied;
- het Productschap Vis en de Nederlandse Vissersbond namens de visserijsector;
- bedrijven uit de recreatiesector.

De Stuurgroep Voordelta stelt dat er compensatie van schade dient te zijn als de belangen van visserij, recreatie of kustverdediging worden geschaad. De Vereniging van Eigenaren en/of Exploitanten van recreatieterreinen te Ouddorp aan Zee mist een compensatieplan voor de schade die de recreatie(sector) zal ondervinden.

Hoofdstuk 4 Toelichting en motivering bij visie en probleemstelling

Monitoring en evaluatie

Stuurgroep Voordelta, Recreatieschap Voorne/Putten/Rozenburg, United Fish Auctions en Consept houden een pleidooi om zeer nauwkeurig te monitoren en te evalueren wat in de praktijk de effecten van de landaanwinning zijn. Onder meer de Kamer van Koophandel Rotterdam en Deltalinqs hechten er aan niet na tien, maar na vijftien jaar een evaluatie te laten plaatsvinden van de aanleg van de landaanwinning.

4.5.2 Advisering

De Commissie m.e.r. beveelt aan de ontwikkeling van natuurwaarden in de Haringvlietmond onderdeel te maken van het evaluatieprogramma. In dit programma moeten in ieder geval ook de volgende onderdelen worden opgenomen: effecten saltspray en luchtverontreiniging in de duinen, effecten op de leefomgeving van het BRG-pakket, effecten van de instelling van het zeereservaat op natuurwaarden.

4.5.3 Standpunt kabinet

Financiering

Het kabinet neemt de opmerkingen over de financiering van PMR ter harte. Financiële afspraken tussen de betrokken partijen over de realisering van de landaanwinning worden evenwel niet in de PKB-plus gemaakt. Deze afspraken zullen in het projectenspoor worden gemaakt en vastgelegd (zie ook paragraaf 1.3).

Nadeelcompensatie

Door ruimtelijke besluiten die een bestuursorgaan in het algemeen belang neemt, kan onevenredige schade ontstaan voor individuele personen of bedrijven. Deze moeten worden gecompenseerd door een passende schade-loosstelling. Schade kan ontstaan door aankoop of onteigening van gronden (1), of door overige oorzaken (2).

Ad 1:

Schade door aankoop of onteigening van gronden:

Door de PKB-plus, alle hieruit voortvloeiende besluiten en de feitelijke uitvoering van projecten kan schade ontstaan in relatie tot aankoop of onteigening van gronden. Het ligt voor de hand om zoveel mogelijk te proberen de benodigde gronden in de minnelijke sfeer te verwerven. Indien dit niet mogelijk is, zal tot onteigening worden overgegaan op basis van de Onteigeningswet. Bij de vaststelling van de vergoeding vanwege de verkoop of onteigening gelden de uitgangspunten van de Onteigeningswet en de daarmee samenhangende jurisprudentie. Het leidend principe van de Onteigeningswet is dat de vergoeding zodanig is dat de vermogens- en inkomenspositie van de belanghebbenden voor en na aankoop of onteigening gelijk is.

Ad 2:

Overige oorzaken van schade:

Naast schade als gevolg van aankoop of onteigening van gronden zijn er ook andere oorzaken voor schade denkbaar, die onder omstandigheden op grond van een specifieke wettelijke bepaling of regeling voor vergoeding in aanmerking kan komen.

Op grond van deze PKB-plus kunnen er verschillende wetten en regelingen aan de orde zijn voor het vergoeden van schade:

- de Wet op de ruimtelijke ordening;
- de Ontgrondingenwet;
- de Natuurbeschermingswet;
- de Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat;
- de Nadeelcompensatieregeling verleggen kabels en leidingen in en buiten rijkswaterstaatwerken en spoorwegwerken.

Het kabinet is van mening dat met de bestaande schadevergoedingsregelingen op een aanvaardbare wijze tegemoet kan worden

gekomen aan de belangen van degenen, die schade ondervinden van PMR-projecten.

Monitoring en evaluatie

De vaststelling van de PKB-plus is een stap in de richting van realisatie van de dubbel-doelstelling van PMR. Een volgende stap is de verdere uitwerking van de drie deelprojecten:

- De projecten behorende bij BRG moeten worden geconcretiseerd.
- Voor de landaanwinning moet een definitief ontwerp worden gemaakt.
- Voor de 750 ha. wordt in samenspraak met de omwonenden de inrichting van de gebieden vastgesteld.

De besluiten, die in deze PKB-plus worden genomen, zijn gebaseerd op de huidige kennis en informatie, die onder meer bijeen zijn gebracht in het MER en de KBA. Aan de schatting van milieu- en andere effecten, kosten en baten zijn altijd belangrijke onzekerheden verbonden, die voortvloeien uit de lange termijn die in beschouwing wordt genomen. Als de geschatte effecten, kosten of baten anders zijn dan voorspeld kan het nodig zijn om tijdig bij te sturen. Om de wenselijkheid van bijsturing te kunnen vaststellen zal monitoring en evaluatie plaatsvinden. Op dit punt is door de commissie m.e.r. en een aantal insprekers gewezen. De monitoring en evaluatie zal betrekking hebben op:

1. de voortgang van de planontwikkeling en planuitwerking van de drie deelprojecten;
2. de beoogde doelen en de voorspelde (negatieve en positieve) effecten van de deelprojecten, waaronder de door de Commissie m.e.r. genoemde effecten: saltspray en luchtverontreiniging in de duinen, effecten op de leefomgeving van het BRG-pakket, en effecten op natuurwaarden van de instelling van het zeereservaat.

Ad. 1:

De in paragraaf 3.3.1 aangekondigde tussentijdse evaluatie 10 jaar na vaststelling van de PKB-plus, dan wel na de aanleg van 500 ha. landaanwinning biedt de mogelijkheid om te toetsen of de oorspronkelijke doelen van PMR in onderlinge samenhang worden gerealiseerd. De verantwoordelijkheid voor de evaluatie ligt bij het kabinet. Het kabinet zal ROM-Rijnmond verzoeken deze evaluatie uit te voeren. Met ROM-Rijnmond zal overleg worden gevoerd, dat erop gericht is dat ROM-Rijnmond voldoende toegerust is op het uitvoeren van deze evaluatie. De eerste stap daarbij is de opstelling van de monitoringsprogramma's door de projecttrekkers.

Het voorstel van Deltalinqs en de Kamer van Koophandel Rotterdam om de evaluatie na 15 jaar uit te voeren neemt het kabinet niet over. Zij acht deze termijn te lang gelet op de onzekerheden.

In de PKB-plus, deel 1 is aangekondigd dat in PKB-plus, deel 3a een evaluatiekader voor de tussentijdse evaluatie wordt opgenomen. Hierover heeft het kabinet advies ingewonnen bij het Overleg Niet Rijkspartijen (ONR). Het ONR heeft geadviseerd de doelstellingen, zoals geformuleerd in de Startnotitie PKB-plus/m.e.r. PMR te hanteren als evaluatiekader en de tussentijds evaluatie te laten uitvoeren door ROM-Rijnmond. Het kabinet neemt dit advies over.

Ad. 2:

Bij uitvoering van de drie deelprojecten zal de monitoring zich op de volgende vragen moeten richten:

- Zijn de BRG-projecten haalbaar en uitvoerbaar en leveren ze in samenhang de beoogde effecten op? Zo nee, welke alternatieve projecten zijn er?
- Ten aanzien van monitoring van de landaanwinning zijn in elk geval belangrijke aspecten: de effecten op de visserij, de

Hoofdstuk 4 Toelichting en motivering bij visie en probleemstelling

wisselwerking tussen effecten van het beheer van de Haringvlietsluizen en de aanleg van landaanwinning en de effecten op recreatie.

De verantwoordelijkheid voor de opzet van deze monitoringprogramma's ligt bij de trekkers van de deelprojecten. De betrokkenheid van belanghebbenden bij dit proces van monitoring acht het kabinet van groot belang.



5

Toelichting en motivering bij Bestaand Rotterdams Gebied

5.1 Algemeen

5.1.1 Inspraak

Verschillende insprekers vinden het BRG-maatregelenpakket mede in relatie tot de dubbeldoelstelling moeilijk meetbaar en/of afdwingbaar. De Deelgemeente Hoek van Holland acht het BRG-pakket nauwelijks realiseerbaar en beveelt aan zo snel mogelijk met de landaanwinning te beginnen.

De Kamer van Koophandel Rotterdam acht 200 hectare inbreiden het maximaal haalbare. Zij vreest dat oprukkende woningbouw de activiteiten van bedrijven zal hinderen. Met het oog op de gewenste leefbaarheid en versterking en verbreding van de economische structuur geeft de FNV aan dat zij de tijdshorizon van de PKB-plus voor het BRG-pakket te ruim vindt en dat deze waar mogelijk zou moeten worden bekort. De gemeente Rotterdam verwijst naar 'Visie en Durf' waarin de intentie staat aangegeven dat al in 2006 150 hectare extra bedrijfsterrein gerealiseerd zal worden. De daadwerkelijke investeringen, en dus de te bereiken resultaten, zullen mede afhangen van de beoogde klanten.

5.1.2 Advisering

De Commissie m.e.r. stelt vast dat veel maatregelen in het BRG-pakket een voorbe-

reidend of studiekarakter hebben. Deze maatregelen kunnen leiden tot de beoogde verbetering van de leefomgeving, maar zeker is het niet. Omdat tevens wordt geconstateerd dat projecten veelal uitgevoerd zullen moeten worden door decentrale overheden, is het de vraag welke mogelijkheden de rijksoverheid heeft voor het waarborgen van de vervangende projecten om zeker te stellen dat het dubbele doel wordt gehaald. De Commissie adviseert in PKB-plus, deel 3a aan te geven op welke wijze het halen van het dubbele doel wordt gewaarborgd.

Daarnaast constateert de Commissie m.e.r. dat de PKB-plus maatregelen bevat om de bovenlokale luchtkwaliteit te verbeteren. Hoewel deze indirect ook de lokale luchtkwaliteit verbeteren, is deze bijdrage niet gekwantificeerd. De PKB-plus draagt volgens de Commissie niet direct bij aan het verbeteren van de lokale luchtkwaliteit. Veel maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren, zullen worden genomen in een ander kader. Om een versnipperde aanpak te voorkomen, adviseert de Commissie om voor het verbeteren van de luchtkwaliteit in Rijnmond een Masterplan op te stellen, dat het mogelijk maakt om maatregelen te coördineren en het totaaleffect van alle maatregelen te monitoren en te toetsen. Bij het opstellen van het Masterplan moet de beleving van de leefomgeving door bewoners een voldoende rol spelen.

Hoofdstuk 5 Toelichting en motivering bij Bestaand Rotterdams Gebied

De Inspecteur Milieuhygiëne van het ministerie van VROM merkt op dat ter verbetering van de luchtkwaliteit geen specifieke projecten zijn opgenomen.

5.1.3 Standpunt kabinet

In het deelproject Bestaand Rotterdams Gebied zijn diverse projecten voorzien om een bijdrage te leveren aan het oplossen van het ruimtekort en het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving in Rijnmond. Voor de uitvoering is per project een projectplan opgesteld. Deze projectplannen zijn inmiddels vastgesteld. Alleen voor het project Toekomstvisie Waalhaven-Oost is besloten voorlopig geen projectplan op te stellen, omdat voor dit project eerst lopende studies worden afgewacht. Ook moet er nog gemeentelijke besluitvorming over de toekomst van dit gebied plaatsvinden.

Met de uitvoering van de overige projecten is de gemeente Rotterdam, die als project-trekker verantwoordelijkheid draagt voor het BRG-pakket, inmiddels van start gegaan. In paragraaf 5.2 wordt per project de stand van zaken toegelicht.

De effecten van de diverse BRG-projecten worden periodiek gevolgd en beoordeeld door ROM-Rijnmond, zoals gemeld in hoofdstuk 3. Indien blijkt dat de projectresultaten onvoldoende zijn, zullen vervangende projecten met dezelfde ambitie worden gedefinieerd. Het huidige pakket aan maatregelen kan alleen gewijzigd worden wanneer daarover binnen ROM-Rijnmond overeenstemming bestaat. Het totale pakket aan ROM-Rijnmondactiviteiten is inmiddels geëvalueerd en geoptimaliseerd. In het voorjaar van 2002 vindt herijking van het ROM-Rijnmondconvenant plaats (zie ook onder 3.2.2).

In het projectenspoor (zie 1.3) worden nadere afspraken gemaakt over de uitvoering van de BRG-projecten, met name over de financiering. Door de BRG-projecten onder het regime van ROM-Rijnmond te plaatsen en door de afspraken over uitvoering en financiering in het projectenspoor wordt de realisatie van de diverse projecten en het bereiken van de dubbele doelstelling naar de mening van het kabinet in voldoende mate gemonitord en gewaarborgd.

De opmerking van de deelgemeente Hoek van Holland, dat het BRG-pakket nauwelijks realiseerbaar zou zijn, deelt het kabinet niet. Met het oog op zuinig ruimtegebruik, waaraan veel belang wordt gehecht, is de inspanningsverplichting voor intensivering van het ruimtegebruik geformuleerd. Deze is naar de mening van het kabinet haalbaar. De inspanningsverplichting is gericht op het 'vinden' van 200 hectare. Deze 200 hectare betreft inderdaad, zoals de Kamer van Koophandel Rotterdam stelt, het maximaal haalbare. Het daadwerkelijk realiseren van deze ruimtewinst en van de inspanningsverplichting ter verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving in de regio, is afhankelijk van diverse randvoorwaarden, zoals financiering, inpasbaarheid in andere ruimtelijke plannen, de milieuwetgeving, maatschappelijk draagvlak en medewerking van zittende en nieuwe bedrijven. Deze afhankelijkheden maken een inkorting van de tijdshorizon, zoals de FNV voorstelt, niet mogelijk.

In reactie op de opmerkingen van de Commissie m.e.r. en de Inspecteur Milieuhygiëne over de lokale luchtkwaliteit, meldt het kabinet dat in het BRG-pakket twee leefbaarheidsprojecten zijn opgenomen die gericht zijn op het verbeteren van de luchtkwaliteit in de regio: de projecten Industriële ecologie en Gebiedsgerichte benadering. Meer algemeen

geldt dat maatregelen voor verbetering van de luchtkwaliteit grotendeels buiten het kader van deze PKB-plus vallen. Reeds in de startnotitie is aangegeven dat geen oplossing wordt geboden voor de gehele leefbaarheidsproblematiek in Rijnmond.

Uit het MER blijkt ook dat het oplossen van de problematiek van NO_x en fijn stof een bovenlokale aanpak vergt. Daarom is gekozen voor maatregelen, die leiden tot een verbetering van natuurwaarden en recreatiemogelijkheden, energiebesparing en vermindering van geluidhinder. De maatregelen uit de PKB-plus leveren dus inderdaad een relatief beperkte bijdrage aan de verbetering van de lokale luchtkwaliteit.

De aanbeveling van de Commissie m.e.r. om voor het verbeteren van de luchtkwaliteit in Rijnmond een Masterplan op te stellen, is een actie die het kader van deze PKB-plus overstijgt. Het kabinet geeft ROM-Rijnmond in overweging een dergelijk plan op te stellen.

5.2 Gekozen projecten

Insprekers reageerden op een groot aantal van de gekozen BRG-projecten. Deze reacties worden hierna per project behandeld, direct gevolgd door het kabinetsstandpunt. Hierbij wordt steeds tevens ingegaan op de voortgang van het project. Een aantal reacties betreft bezwaren tegen (onderdelen van) de uitvoering van het betreffende project. In deze PKB-plus worden echter geen uitvoeringsbesluiten genomen. De besluitvorming over de uitvoering van BRG-projecten vindt plaats in het projecten-spoor. Belanghebbenden worden daar intensief bij betrokken.

5.2.1 Optimalisatie ruimtegebruik vierde petroleumhaven en Hartelkanaal-West

Inspraak

Het volledig dempen van de vierde petroleumhaven wordt door Shell Nederland Raffinaderij (SNR) afgewezen. Volledige demping zou voor dit bedrijf betekenen dat een viertal steigers niet meer kan worden gebruikt, waardoor de bedrijfsvoering ernstig belemmerd zou worden. Demping zou de gebruiksmogelijkheden van het terrein verminderen en daarmee de waarde van het terrein voor SNR aantasten. De mogelijke effecten van het project wegen naar de mening van SNR niet op tegen het (economische) belang van SNR.

Koninklijke Schuttevaer⁸ kan niet instemmen met het dempen van Hartelkanaal-West, omdat dit onderdeel uitmaakt van te onderzoeken (en in de PKB-plus te reserveren) mogelijkheid om de landaanwinning te ontsluiten via het Hartelkanaal.

Standpunt kabinet

Doel van beide projecten is om de gebruikswaarde van deze gebieden te verhogen. De vierde petroleumhaven en de pieren 101 t/m 103 zijn essentieel voor de operationele activiteiten en de ontsluiting van het Shell-terrein. Als kansrijke demping wordt dan ook de oostelijke insteek rond de TEAM-steiger bedoeld. Demping alleen is echter niet de enige intensiveringsmogelijkheid. Er wordt in overleg met gebruikers gewerkt aan een totaalimpuls waarbij een groter gebied beter benut wordt. Het Hartelkanaal-West wordt momenteel gebruikt als binnenvaartroute voor het binnenvaartservicecentrum op de Maasvlakte. Er is behoefte in het gebied aan nautische voorzieningen, zoals bijvoorbeeld

8. Waar gesproken wordt over Schuttevaer gaat het om de gezamenlijke reactie van Koninklijke Schuttevaer, Centraal Bureau voor de Rijn en Binnenvaart en Kantoor Binnenvaart.

Hoofdstuk 5 Toelichting en motivering bij Bestaand Rotterdams Gebied

ligplaatsen.

Voor de beoogde locaties zijn allereerst de volgende aspecten onderzocht:

- nautische en hydraulische aspecten;
- commerciële aspecten (marktvraag, vestigingsplaatsfactoren, realisatietijd);
- logistieke aspecten (bereikbaarheid voor elke modaliteit);
- civieltechnische aspecten (methode van demping, oeverbescherming, kade-aanleg);
- financieel-economische aspecten (rentabiliteit, PPS-mogelijkheden);
- milieu- en geohydrologische aspecten;
- bestuurlijke en juridische aspecten.

Tevens heeft een eerste toetsing plaatsgevonden van het draagvlak voor intensivering van het ruimtegebruik. Op basis van de vergaarde informatie, externe signalen, randvoorwaarden en gewenste strategische ontwikkelingen zijn enkele mogelijke oplossingsvarianten ontwikkeld en is het vervolgtraject bepaald. Het blijkt dat voor de beoogde locaties alleen een gebiedsbrede aanpak slagingskans heeft. Verder blijken bestaande (milieu)randvoorwaarden en interesse uit de markt sterk beperkende factoren te zijn voor een intensiever ruimtegebruik. Voor een optimaal resultaat zijn versnellingsgerichte investeringen noodzakelijk. In het vervolgtraject worden deze verder uitgewerkt.

Bij de projecten ter optimalisatie van het ruimtegebruik in de vierde petroleumhaven en het Hartelkanaal-West wordt dus een gebiedsgerichte benadering toegepast, gericht op gebiedstotale oplossingen. Hierdoor kunnen deze projecten ook als concrete voorbeelden fungeren van haveninterne toepassingen van het project Gebiedsgerichte benadering.

De daadwerkelijke uitvoering van het project zal uiteraard niet plaatsvinden voordat er meer duidelijkheid is over de ontsluiting

van de landaanwinning voor de binnenvaart. Naar de afwikkeling van de binnenvaart op de landaanwinning wordt in het kader van het projectenspoor, voortbouwend op reeds uitgevoerd onderzoek, eveneens nader aandacht besteed.

5.2.2 Waalhaven-Oost

Inspraak

De gemeente Rotterdam vindt dat het project Waalhaven-Oost met voorbehoud bezien moet worden, omdat er nog geen besluitvorming over heeft plaatsgevonden.

Standpunt kabinet

Het BRG-project Waalhaven-Oost, betreffende de mogelijke transformatie van dit gebied in de richting van stedelijke functies, is inderdaad een onderzoek naar de mogelijkheden. Aldus voorziet de PKB-plus in het door de gemeente Rotterdam aangedragen voorbehoud.

5.2.3 Kenniscentrum Geluid en overige geluidsmaatregelen

Inspraak

Verschillende sprekers dringen aan op voortvarende instelling en werking van Kenniscentrum Geluid. Naast het op zichzelf nuttige kenniscentrum wordt ervoor gepleit om te onderzoeken op welke wijze versnelling van de invoering van maatregelen gericht op vermindering van de geluidsproductie door bedrijven kan worden gerealiseerd en hoe aangesloten kan worden bij elders op dit punt aanwezige deskundigheid. Als alternatieve geluidreducerende projecten worden door organisaties van burgers voorgesteld:

- inpakken Suurhofbrug tegen geluid;
- geluidswal zuidzijde Maasvlakte;
- bronmaatregelen bij EMO;
- vervanging van de Calandspoorbrug door

een stillere brug of een tunnel om de extra geluidhinder voldoende terug te dringen;

- tegengaan sluipverkeer op Voorne en Goeree.

Standpunt kabinet

■ **Kenniscentrum Geluid:** Het BRG-project Kenniscentrum Geluid heeft tot doel:

- het overdragen van kennis aan derden (bewoners, bedrijven, gemeenten);
- onderzoeken welke maatregelen getroffen moeten worden om zowel het industrie- als het verkeersgerelateerde geluid te verminderen;
- onderzoeken waarom maatregelen nog niet of weinig toegepast worden.

Bij het realiseren van deze doelen wordt aangesloten bij de kennis van bestaande organisaties. Inmiddels heeft een eerste inventarisatie van lopende initiatieven en van de noodzaak van aanvullend onderzoek plaatsgevonden. In het vervolgtraject worden concrete projectplannen ten behoeve van de implementatie van maatregelen opgesteld en worden initiatieven verder uitgewerkt. Het onderzoeken naar de mogelijkheden om (snel) maatregelen te implementeren ter vermindering van de geluidsproductie van bedrijven, waar insprekers om vroegen, behoort inderdaad tot de taken van het Kenniscentrum Geluid. Ook een mogelijke optie om geluidsruimte in te ruilen tegen andere fysieke voordelen, zoals parkeerruimte, uitbreiding of anderszins zal worden onderzocht op draagvlak en formele mogelijkheid.

■ **Geluidsreductie Calandspoorbrug:** In dit project worden de mogelijkheden voor het aanpakken van de geluidhinder, die het spoorverkeer over deze brug veroorzaakt onderzocht. De inspanningsverplichting van

dit project is erop gericht om de brugtoeslag met 6dB te verminderen ten opzichte van de brugtoeslag in de huidige situatie⁹. Voor het nader verkennen van de problemen en de mogelijke oplossingen zijn diverse onderzoeken uitgevoerd: een expertmeeting, een quick scan en een haalbaarheidsonderzoek, waarin de maatregelen uit de quick scan verder worden uitgewerkt. Uit deze onderzoeken blijkt hoeveel geluidreductie door maatregelen aan de brug gerealiseerd kan worden en welke kosten hieraan verbonden zijn.

Om meer inzicht te krijgen in de aanwezige geluidbelasting in de wijk en de hinderbeleving van de bewoners in relatie tot de snelheid van de treinen zijn voorts gedurende langere tijd geluidmetingen uitgevoerd en is een uitgebreide waarnemingsproef gehouden. Deze onderzoeken dienen als input voor het vervolgtraject. In dit vervolgtraject zal een overeenkomst afgesloten worden met alle betrokken partijen, waarin afspraken worden gemaakt over de maximale geluidbelasting die de brug mag veroorzaken, de uitvoering van de voorgestelde maatregelen en de financiering daarvan.

■ **Plaatsing geluidsschermen:** Het project is gericht op het op korte termijn realiseren van diverse geluidsschermen langs de A20. Omdat in principe eerst maatregelen aan de bron getroffen moeten worden, wordt in dit project samengewerkt met het BRG-project 'gericht toepassen van zeer stille wegdekken'. Voor een groot deel van de knelpunten is inmiddels het akoestisch onderzoek afgerond.

De daadwerkelijke plaatsing van de schermen in het vervolgtraject is voor enkele locaties nog afhankelijk van de financiering, de ontwikkelingen rondom de A4-Noord en

9. Een trein, die over een brug rijdt, produceert meer geluid dan een trein, die over gewoon spoor rijdt. Met brugtoeslag wordt de geluidsbelasting bedoeld, die voor de betreffende brug wordt aangehouden in de geluids- berekeningen.

Hoofdstuk 5 Toelichting en motivering bij Bestaand Rotterdams Gebied

de medewerking van gemeente, bedrijven of andere betrokken organisaties.

■ *Gericht toepassen van zeer stille wegdekken:* Het doel van dit project is om op korte termijn tot een pilot te komen, waarin wordt onderzocht in hoeverre het toepassen van zeer stille wegdekken een adequate oplossing is voor de geluidsproblematiek in Rijnmond. Het zwaartepunt van dit project ligt binnen het stedelijk gebied van Rotterdam, omdat uit het Deltaplan Wegverkeer (ROM-Rijnmondproject) naar voren is gekomen dat 80% van de geluidsproblematiek van de hele regio zich binnen de grenzen van de gemeente Rotterdam afspeelt. In het vervolgtraject wordt onderzocht welke prominente knelpunten aanwezig zijn, waarvoor het verbeteren van het wegdek een oplossing kan bieden. De nadruk ligt hierbij op het verminderen van het aantal woningen met een geluidsbelasting hoger dan 70 dB(A).

■ *Overige projecten:* De andere door insprekers genoemde projecten, gericht op geluidswering, zijn niet in de PKB-plus opgenomen. Deze voorstellen kunnen bij het definiëren van eventuele nieuwe, aanvullende projecten alsnog een rol gaan spelen. Dit is aan de orde als met het BRG-pakket niet de beoogde effecten worden behaald. Overigens wordt, zoals gemeld, in het BRG-project Kenniscentrum Geluid onderzocht in hoeverre aanvullende bronmaatregelen bij bedrijven mogelijk zijn.

5.2.4 Oostvoornse meer

Inspiraak

Enkele insprekers dringen erop aan het project Openen van het Oostvoornse Meer niet uit te voeren. ROM-Rijnmond deelt mee dat het project inmiddels geschrapt is als

BRG-project en dat het dus kan komen te vervallen. Als alternatief voor de verbetering van leefbaarheid in Oostvoorne draagt het Waterschap Brielse Dijkkring het project Strypse Wetering aan.

Standpunt kabinet

Het project 'Openen van het Oostvoornse meer' is binnen het BRG-pakket komen te vervallen. Argumenten hiervoor zijn de beperkte bijdrage van het project aan de verbetering van de leefomgevingskwaliteit in relatie tot de kosten en door de aantasting van bestaande recreatieve waarden, die op hun beurt dienen te worden gecompenseerd. Het project is wel nader onderzocht als compensatie-optie voor de natuurwaarden die als gevolg van de landaanwinning verloren gaan¹⁰.

Na overleg met de gemeente Westvoorne is als alternatief voor het openen van het Oostvoornse meer het project 'Kwaliteitsimpuls gesloten Oostvoornse Meer' opgenomen. Dit project maakt onderdeel uit van het BRG-project Gebiedsgerichte benadering. Doel van dit BRG-project is om binnen de gemeente Westvoorne een aantal knelpunten in de leefbaarheid aan te pakken. Door de gemeente Rotterdam wordt hiervoor samen met de gemeente Westvoorne een plan van aanpak opgesteld. Een van de onderdelen is het inlaten van zout water in het Oostvoornse meer, zodat de neerwaartse trend in het ecologisch functioneren, die samenhangt met de verdergaande verzoeting wordt omgebogen. Door de zoutwaterinlaat wordt algenbloei voorkomen, hetgeen mede ten goede komt aan de recreatie in het gebied. Het voorstel voor de Strypse Wetering wordt eveneens bij de Gebiedsgerichte benadering meegenomen en wel als studieproject.

10. Zie paragraaf 6.12 over mitigatie en compensatie.

5.2.5 Veerverbindingen

Inspraak

Een inspreker wijst erop dat veerverbindingen over de Nieuwe Waterweg ook van nut zijn voor het woon-werkverkeer. Een hoogwaardig woonmilieu in Hoek van Holland kan huisvesting bieden aan werknemers van bedrijven op Maasvlakte 1 en 2, met een gunstig effect op de automobilititeit.

Standpunt kabinet

Doel van het project is het verbeteren van de (toeristisch-recreatieve) bereikbaarheid door het ontwikkelen van veerverbindingen over de Nieuwe Waterweg. Allereerst is een overzicht gemaakt van de bestaande veerverbindingen, zodat duidelijk wordt welke succes- en faalfactoren een rol spelen. Vervolgens is een quick scan uitgevoerd van gewenste veerverbindingen, aanwezige voorzieningen en concentraties van woongebieden. Hieruit is een prioriteitenlijst samengesteld, waaruit blijkt dat drie veerverbindingen kansrijk zijn: de verbinding Hoek van Holland - landtong Rozenburg - Maasvlakte, de verbinding Feijenoord - Kralingen en het waterbus-systeem in de stad. De haalbaarheid van deze veerverbindingen wordt in de komende periode uitgewerkt. De mogelijkheden die de veerverbindingen bieden voor het woon-werkverkeer zijn onderwerp van nadere uitwerking in het projectenspoor.

5.2.6 Aanscherping uitgiftebeleid en stimulering van hogere productiviteit in de containersector

Inspraak

De Vereniging Verontruste Burgers van Voorne verzoekt in deel 3a van de PKB-plus aan te geven hoe het verscherpte uitgiftebeleid kan worden gewaarborgd.

Standpunt kabinet

De BRG-projecten aanscherping uitgiftebeleid en stimulering van hogere ruimteproductiviteit in de containersector worden door het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam (GHR) uitgevoerd, omdat het bij deze activiteiten gaat om on-going-business van het GHR. Medio 2001 is gestart met de uitvoering van het project 'Uitgifte in zicht', waarin de huidige uitgifteprocedure en het beleid worden beschreven. Bij het uitgiftebeleid gaat het bijvoorbeeld om selectiviteit, optiebeleid, etikettering van het havengebied en milieuranvoorwaarden, gebaseerd op een strategische, ecologische (gericht op duurzaamheid), economische en ruimtelijke visie. Het resultaat van de aanscherping van het uitgiftebeleid is een notitie over processen en randvoorwaarden, die bij de besluitvorming over de uitgifte van haven-terreinen een rol spelen. De gemeente Rotterdam zal de bevindingen uit de notitie verwerken in een nader vast te stellen aanscherping van het uitgiftebeleid. Het kabinet gaat ervan uit dat met dit project het uitgiftebeleid in de toekomst voldoende kan worden gewaarborgd.

Het project 'Stimulering van een hogere productiviteit in de containersector' heeft als doel heeft als doel up-to-date gegevens te verzamelen over de ontwikkeling van intensiever grondgebruik in de containersector. Het project moet tevens sturingsmogelijkheden en instrumenten aandragen om samen met de verschillende actoren de gewenste intensivering te bereiken.

5.2.7 Gebiedsgerichte benadering

Inspraak

De Vereniging Verontruste Burgers van Voorne wenst meer duidelijkheid over de het BRG-project Gebiedsgerichte benadering en over de beoogde integrale aanpak om de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren.

Hoofdstuk 5 Toelichting en motivering bij Bestaand Rotterdams Gebied

Standpunt kabinet

Het project Gebiedsgerichte benadering betreft het integraal oplossen van haven-gerelateerde knelpunten in de nabije omgeving, bijvoorbeeld op het gebied van geluid, luchtkwaliteit en bereikbaarheid. Deze kwaliteitsverbetering moet bereikt worden binnen het kader van de beoogde intensivering van het haven- en industriegebied. Het projectplan is in overleg met de ROM-Rijnmondpartners en Concept opgesteld en door ROM-Rijnmond vastgesteld. Na een inventarisatie van alle probleemgebieden en een beschrijving van de aanwezige en gewenste leefomgevingskwaliteit van het gehele gebied, worden enkele proefprojecten opgestart om lokaal meer ervaring op te doen met de methodiek. Hiervoor komen Charlois, Hoogvliet, Westvoorne en Goedereede in aanmerking.

5.2.8 Landtong Rozenburg

Inspraak

Het Recreatieschap Voorne/Putten/Rozenburg stemt in met het BRG-project Groene inrichting landtong Rozenburg, en is bereid met een passende financiële regeling het beheer en onderhoud van de recreatieve voorzieningen op zich te nemen. Het Recreatieschap betreurt het echter dat er geen kwaliteitsverbetering voor de inwoners van Voorne-Putten en Rozenburg plaatsvindt, aangezien hier de extra overlast van een landaanwinning evident merkbaar zal zijn. Als aanvullend project zou een inspreker uit Maassluis graag zien dat het gebied tegenover de landtong Rozenburg op de noordzijde van de Nieuwe Waterweg ook groen ingericht wordt.

Standpunt kabinet

Het BRG-project heeft als doel het groen inrichten van de landtong zonder dat dit ten koste gaat van de functionele kant van

de landtong. Zo staat de waterkering niet ter discussie en worden aanwezige kabels en leidingen ontzien. In algemene zin speelt in het project duurzaamheid (in de vorm van duurzaam bouwen) een belangrijke rol. Er zijn inrichtingsmodellen met de diverse belanghebbenden samengesteld. Vervolgens zijn toetsingscriteria benoemd, waardoor uiteindelijk naar een groene inrichting toegewerkt kan worden. De uitkomst zal begin volgend jaar in een overeenkomst vastgelegd worden. De daadwerkelijke uitvoering zal middels publiek-private samenwerking plaatsvinden.

Bij de uitwerking in het projectenspoor zal het voorstel van het Recreatieschap Voorne/Putten/Rozenburg om het beheer en onderhoud van het gebied op zich te nemen in beschouwing worden genomen. Naast het project 'Groene inrichting landtong Rozenburg' zijn in het kader van het project Gebiedsgerichte benadering ook voorstellen voorzien ter verbetering van de leefomgevingskwaliteit in Voorne-Putten. Het betreft de projecten 'Kwaliteitsimpuls gesloten Oostvoornse Meer' en 'Gebiedsgerichte benadering'. Het voorstel van de inspreker uit Maassluis om het gebied tegenover de landtong Rozenburg ook groen in te richten kan bij het definiëren van eventuele nieuwe, aanvullende projecten een rol spelen.

5.2.9 Rivierparken

Inspraak

De wijkraad Pernis hecht grote waarde aan de situering van het rivierpark nabij Pernis. Het uitgiftebeleid dient nu al met de mogelijke ontwikkeling van het rivierpark rekening te houden. De nadere uitwerking van de rivierparken moet in de PKB-plus net zo concreet worden gemaakt als het deelproject 750 hectare natuur- en recreatiegebied.

Standpunt kabinet

Doel van dit project is de ontwikkeling van verschillende rivierparken verspreid over zowel linker- als rechtermaasoever. Met (deel)gemeenten is gekeken naar de diverse mogelijkheden, die op hun grondgebied aanwezig zijn. In het vervolgtraject worden de specifieke locaties en de bijbehorende invulling benoemd en afspraken gemaakt met de betreffende (deel)gemeenten voor de daadwerkelijke implementatie. Bij de uitwerking in het projectenspoor zal afstemming met het uitgiftebeleid plaatsvinden.

5.2.10 Overige projecten

Optimalisatie oliesector

Het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam is met diverse oliemaatschappijen in gesprek over de mogelijkheden voor terreinteruggave in de opslagsector. Het doel is om samen met de oliesector een efficiëntieslag ten aanzien van het ruimtegebruik in de Rotterdamse haven te bewerkstelligen en zo fysieke ruimte vrij te maken voor andere havengebonden functies. Hierbij gaat het met name om:

- terugname van strategische reserves: hier is het eerste resultaat in de vorm van een terugname van 8 hectare geboekt;
- terugname als gevolg van overcapaciteit binnen één olieterminal: diverse opslagtanks zijn al verwijderd, nadere afspraken worden gemaakt omtrent terugname van het terrein;
- terugname als gevolg van sluiting: als gevolg van de sluiting van één raffinaderij wordt samen met de huurder de herontwikkeling van het terrein uitgewerkt;
- het verplaatsen van opslagtanks binnen één olieterminal: haalbaarheid en kosten worden samen met de betreffende olieterminal onderzocht;
- samenwerking tussen olieterminals: deze mogelijkheid is onderwerp van onderhandelingen tussen enkele olieterminals.

Een verkenning heeft uitgewezen dat 45 hectare in 2005 kan zijn vrijgemaakt, oplopend tot 90 hectare in 2020.

Versnelde economische beschikbaarheid van bodemverontreinigingslocaties

Een verkennende studie naar kansrijke opties en de inventarisatie van de instrumenten die momenteel ter beschikking staan om de economische beschikbaarheid van bodemsaneringslocaties te versnellen is afgerond. De analyse van de diverse instrumenten heeft de wenselijkheid om het probleem collectief aan te pakken, bijvoorbeeld in de vorm van een bodemsaneringsorganisatie/-fonds bevestigd.

De haalbaarheid, organisatievorm en financieringsstructuur moeten nader worden uitgewerkt. Tevens worden locaties bekeken in het bestaande haven- en industriegebied, die mogelijk ruimte kunnen opleveren en waarbij bodemverontreiniging een rol speelt. In een eerste quick scan blijkt dat een versnelling alleen tot stand kan komen, indien er ook rekening wordt gehouden met verplaatsings- en/of amoveringskosten. Ondanks de hoogte van deze kosten ten opzichte van de bodemsaneringskosten, lijken de extra versnellingsinvesteringen per hectare op een acceptabel niveau te liggen. Het uiteindelijke resultaat, mogelijk oplopend tot 400-500 hectare in 2020, kan bijdragen aan een kwalitatief hoogwaardig en vitaal haven- en industriegebied. Deze ruimte is reeds meegenomen in de capaciteitsberekeningen.

Industriële Ecologie

Het project heeft als doel het ontwikkelen van een pilot, waarin de bestaande luchtkoeling bij bedrijven wordt vervangen door andersoortige koeling die minder geluid produceert. Deze vervanging van voorzieningen mag echter niet leiden tot andere problemen, bijvoorbeeld ten aanzien van de thermische lozingen. Het vrijkomende warme water zal dan ook hergebruikt moeten worden. Deze warmte

Hoofdstuk 5 Toelichting en motivering bij Bestaand Rotterdams Gebied

kan, samen met andere bronnen, bijvoorbeeld worden gebruikt als stadsverwarming voor omliggende woonkernen. Als eerste stap zijn in het project de diverse randvoorwaarden ten aanzien van het aspect geluid en lozingen in het oppervlaktewater gedefinieerd. Ook wordt gekeken naar de benodigde infrastructuur om restwarmte te kunnen transporteren. In het vervolgtraject wordt aangesloten bij het in ROM-Rijnmond-verband recent opgerichte programma Energie Rijnmond.

5.3 Effecten

5.3.1 Insppraak

Het verbaast de gemeente Vlaardingen dat de milieu-effecten van het BRG-maatregelenpakket niet in een MER behandeld worden. De activiteiten kunnen immers wel degelijk grote effecten op de omgeving hebben. In de PKB-plus wordt geconstateerd dat de geluids-overlast de komende jaren blijft toenemen. Zo lang dit binnen de contouren van het Geluidsconvenant Rijnmond West blijft, is dit voor de gemeente Vlaardingen acceptabel. Een overschrijding van deze contouren is niet acceptabel. Met het oog hierop wordt het bestuderen van innovatieve oplossingen geadviseerd. Ook de provincie Zuid-Holland deelt mede dat uitvoering van het BRG-maatregelenpakket binnen het vigerend milieubeleid moet blijven. De gemeente Vlaardingen verzoekt daarnaast om de woningbouwplannen in de rivierzone en de bestaande bedrijvigheid in het Botlekgebied/Pernis goed op elkaar af te stemmen.

5.3.2 Advisering

De Inspecteur Milieuhygiëne van VROM vraagt om een onderbouwing van de positieve effecten die van de projecten ter verbetering

van de kwaliteit van de leefomgeving verwacht worden. Hij wenst ook duidelijkheid over de omvang van de beschikbare financiële middelen.

5.3.3 Standpunt kabinet

Ondanks het feit dat de meeste BRG-activiteiten niet m.e.r.-plichtig zijn, zijn ze toch in het MER beschreven om inzicht te geven in de bijdrage van deze activiteiten aan het verbeteren van de leefomgeving in en rond het haven- en industriegebied. Voor de activiteiten die wel m.e.r.-plichtig zijn, zal bij de verdere uitwerking aan deze verplichting worden voldaan. Voor alle BRG-projecten geldt dat de uitvoering binnen het vigerend milieubeleid moet plaatsvinden. Voor geluid zijn onder meer het Geluidsconvenant Rijnmond-West en de T⁺-contour voor het Waal-/Eemhavengebied onderdeel van het vigerend beleid. Het onderzoeken van (innovatieve) mogelijkheden om de geluidsproductie van bedrijven te reduceren, is onderdeel van het takenpakket van het project Kenniscentrum Geluid. Bij de verdere uitwerking van de projecten in het projectenspoor wordt nadrukkelijk ook aandacht geschonken aan de milieu-effecten van de diverse projectactiviteiten.

De PKB-plus voorziet niet in maatregelen om de afstemming tussen woningbouwplannen en de bestaande bedrijvigheid in Botlek/Pernis te beïnvloeden. Bovendien gaat het kabinet er van uit dat, net als voor de BRG-projecten, ook voor de woningbouwplannen langs de Maas geldt dat de activiteiten binnen de vigerende milieuafspraken plaatsvinden. De omvang van de beschikbare financiële middelen, waar de Inspecteur Milieuhygiëne om vraagt, is een aspect dat niet in deze PKB-plus, maar in het projectenspoor wordt geregeld.



6

Toelichting en motivering bij Landaanwinning

6.1 Nut en noodzaak

6.1.1 Inspraak

Algemeen

Het nut en de noodzaak van de landaanwinning worden door een aantal insprekers, waaronder Deltalinqs, de gemeente Rotterdam en de Kamer van Koophandel Rotterdam expliciet onderschreven. Enkele insprekers, waaronder de Stichting tot behoud van het huidige Rijnmondgebied en het Wereld Natuurfonds, betwijfelen echter het nut en de noodzaak.

Deze twijfel wordt onder meer ingegeven door:

- de ervaringen met de Maasvlakte 1. Enkele insprekers wijzen op leegstand en de vestiging van niet-deepsea gebonden activiteiten aldaar;
- de moeilijke voorspelbaarheid van de ruimtevraag;
- onzekerheid over de omvang van de ruimtevraag. Enkele partijen geven aan dat er reeds op korte termijn sprake is van een ruimtetekort, terwijl andere partijen menen, dat er geen sprake is van een ruimtetekort;
- de uitkomst van de KBA Landaanwinning. Deze toont volgens de Stichting Natuur en Milieu aan dat er geen maatschappelijke meerwaarde is te behalen met de landaanwinning, tenzij op een andere manier wordt omgegaan met aanleg en aanbod van ruimte.

Eén inspreker is van mening dat de landaanwinning niet tot meer werkgelegenheid zal leiden. De Stichting tot behoud van het huidige Rijnmondgebied meent in haar twee ingediende reacties dat door een landaanwinning in de visserijsector zevenhonderd, respectievelijk duizend banen verloren zullen gaan.

Kosten-batenanalyse Landaanwinning

Enkele insprekers gaan in op de opzet van de kosten-batenanalyse (KBA) Landaanwinning. De Kamer van Koophandel Rotterdam vindt de opgestelde KBA weinig transparant. De gemeente Rotterdam is het inhoudelijk op een aantal punten niet eens met de KBA: de aangegeven groeiperspectieven en de accommodatiemogelijkheden in het bestaand gebied worden door deze gemeente anders ingeschat. Omdat bij het wegnemen van de verschillen van inzicht de uitkomsten van de KBA eerder in positieve dan in negatieve zin bijgesteld zullen worden, acht zij de KBA bruikbaar bij de onderbouwing van de keuze voor een landaanwinning. Zij betreurt het dat de KBA geen uitsluitel geeft over de vraag welke van de diverse referentieontwerpen de voorkeur verdient.

De Stichting tot behoud van het huidige Rijnmondgebied concludeert dat als de economische groei blijft steken op 2,5% en de geluidsnormen niet belemmerend werken, de nieuwe Maasvlakte meer kost dan ze oplevert. Ook

Hoofdstuk 6 Toelichting en motivering bij Landaanwinning

merkt men op dat in de KBA Landaanwinning slechts de directe effecten worden beschreven.

Diverse insprekers geven hun mening over de toekomstige ontwikkeling van het aanbod van bedrijventerreinen in het bestaande havengebied en komen daarbij ofwel tot de conclusie dat er in het bestaande gebied voldoende ruimteaanbod is om in toekomstige ontwikkelingen te voorzien, of juist dat er op enige termijn een ruimtetekort te verwachten is.

Kosten van de landaanwinning

Diverse insprekers, waaronder de Stichting tot behoud van het huidige Rijnmondgebied, gaan in op de hoogte van de kosten van de landaanwinning, die naar hun mening het project een te dure investering maken. Ook geven diverse insprekers aan dat de landaanwinning niet kostendekkend kan worden geëxploiteerd.

Ten aanzien van specifieke kostenaspecten meent de Kamer van Koophandel Rotterdam dat het onjuist is om de kosten van de zee-wering in de bedrijfseconomische analyse te betrekken. Stichting De Noordzee vindt dat de externe kosten van zandwinning, extra kustafslag en de (milieu)kosten van de zeescheepvaart in de totaalstelling van de maatschappelijke kosten en baten in de KBA opgenomen hadden moeten worden.

6.1.2 Aanvullend onderzoek

Resultaten vervolgonderzoek kosten-batenanalyse Landaanwinning

Diverse uitgevoerde analyses naar het ruimteprobleem van de Rotterdamse haven hebben aangetoond dat er op enig moment in de tijd een ruimtetekort zal ontstaan in de haven van Rotterdam. Uit de kosten-batenanalyse Landaanwinning, die is opgesteld ten behoeve van PKB-plus, deel 1, blijkt dat het project bij hoge economische groei leidt tot

een bijdrage aan de Nederlandse welvaart. Daarbij zijn twee toekomstvarianten uitgewerkt, vanwege onduidelijkheden rond de invloed van geluidsnormen op de gebruiksmogelijkheden van het huidige havengebied:

- Een situatie waarbij een inschatting is gemaakt van de technische en operationele mogelijkheden om de bestaande ruimte verder te benutten zonder dat de vastgestelde geluidsnormen effectieve beperkingen opleggen aan de gebruiksmogelijkheden in het westelijk havengebied. Dit is een situatie met veel capaciteit, met name op de bestaande terminals.
- Een situatie waarbij is uitgegaan van de gevolgen van geluidsrestricties conform het rapport Vervolgstappen BRG (9). Dit is een situatie met weinig capaciteit.

Bij de ramingen is rekening gehouden met de ontwikkeling van containerterminals in Vlissingen en Amsterdam.

Om de bandbreedte van eerdere onderzoeksresultaten te verkleinen, is inmiddels nader onderzoek verricht naar de invloed van de geluidsnormen op de gebruiksmogelijkheden van de haven en naar de kosten van maatregelen om geluidhinder te beperken. Uitkomst van dit aanvullend onderzoek is dat op basis van de huidige wettelijke geluidsgrenzen (de Maximaal Toegestane Geluidsniveaus - MTG's), in het westelijk havengebied de gebruiksbepalingen gering zijn. De uitkomst van het vervolgonderzoek van de kosten-batenanalyse Landaanwinning ligt daarmee in de richting van de variant 'veel capaciteit'. In het oostelijk havengebied zijn er wel duidelijke restricties. Uit het vervolgonderzoek blijkt dat bij hoge economische groei in 25% van de simulaties in 2006 met de aanleg is begonnen. In 50% van de gevallen ligt het aanlegmoment na 2010 en voor de overige 25% ligt het na 2013. De belangrijkste baten van het project zijn gelegen in de directe baten voor de containersector.

De berekeningen laten zien dat, rekening houdend met de bestaande geluidsnormen (MTG's), van de landaanwinning in 2020 inclusief opties 370 hectare gevuld kan zijn. In 2035 is dat ongeveer 800 hectare.

Gelijk met de afspraken over de huidige geluidsnormen zijn door de regio afspraken gemaakt over het streven naar een vermindering van de geluidemissie op de lange termijn, de zogeheten eindcontouren. Deze eindcontouren liggen nog niet wettelijk vast en zijn daarom in de kosten-batenanalyse niet als uitgangspunt genomen. Indien voor het bestaande havengebied de eindcontouren worden gehanteerd zal de ruimtebehoefte hoger uitvallen. De vraag naar ruimte zal dan met ca. 120 hectare toenemen. Vasthouden aan de eindcontouren zal volgens de KBA betekenen dat er belangrijke knelpunten in het bestaande havengebied optreden, zowel bij aparte contouren voor Maasvlakte en landaanwinning als bij een gecumuleerde contour voor de Maasvlakte en landaanwinning. De richting van het geluidbeleid op lange termijn ligt vast in de eindcontouren. De KBA geeft aan dat belangrijke geluidreducties te bereiken zijn met een hierop gericht Nederlands en Europees beleid. Het voorkomen van knelpunten is mede afhankelijk van nadere invulling van het geluidbeleid. Daarom wordt gewerkt met een bandbreedte.

Naast aanvullende geluidsberekeningen zijn voor het vervolgonderzoek van de kosten-batenanalyse landaanwinning ook de indirecte effecten geanalyseerd en is er gekeken naar mogelijkheden voor andere haventarieven. De indirecte effecten, zoals netwerkeffecten en arbeidsmarkteffecten, zijn in geld uitgedrukt per saldo gering. Reden hiervoor is dat in de kosten-batenanalyse de indirecte effecten worden weergegeven als verschil tussen de situatie met en zonder het project. Hierbij is

verondersteld dat indien de landaanwinning er niet komt andere investeringen zullen worden gedaan die eveneens indirecte effecten met zich mee zouden brengen, zodat de landaanwinning als zodanig per saldo weinig tot geen indirecte effecten met zich meebrengt. Zo is ook verondersteld dat er bij hoge economische groei sprake zal zijn van volledige werkgelegenheid, zodat de indirecte arbeidsmarkteffecten daarmee in feite op nul worden gezet (personen die met het project op de landaanwinning zouden werken, werken zonder het project elders).

Het project landaanwinning is als afzonderlijk project niet kostendekkend. Bezien is in hoeverre andere haventarieven kunnen bijdragen aan een kostendekkend project. Indien de pacht voor nieuwe grond wordt verhoogd, aangevuld met een ongeveer kostendekkend kadetarief, en indien deze tarieven geleidelijk ook in de rest van de haven worden ingevoerd, verbetert het exploitatieresultaat aanzienlijk, maar verandert de balans van kosten en baten op nationale schaal nauwelijks.

Andere aanlegstrategieën en/of een lagere waardering van de havenkwaliteit zullen tot lagere baten kunnen leiden. Anderzijds zal het nationale resultaat aanzienlijk hoger uitvallen indien duidelijk minder productiecapaciteit in het bestaande havengebied binnen de geluidsnormen kan worden gerealiseerd.

De resultaten van het vervolgonderzoek voor de KBA landaanwinning worden in tabel 6.1 op de volgende pagina weergegeven.

Hoofdstuk 6 Toelichting en motivering bij Landaanwinning

Tabel 6.1 Op geld gewaardeerde resultaten van de landaanwinning, contante waarde in 2003, rekening houdend met MTG's (in mld. Euro, prijzen 2000)

	GC-scenario	EC-scenario	DE-scenario
Mediaan aanleg fase 1	2010	2013	Na 2035
Exploitatie haven	- 0,92	- 0,68	- 0,12
Effecten gebruikers			
Containers	0,54	0,12	0,00
Chemie en overige industrie	0,11	0,08	0,02
Overige sectoren	0,06	0,01	0,01
Externe effecten			
Natuur	0,00	0,00	0,00
Milieu			
a. Chemie en overige industrie	- 0,09	- 0,05	- 0,01
b. Containers, overige sectoren	0,00	0,00	0,00
c. Geluid	- 0,01	- 0,01	- 0,01
Indirecte effecten	0,01	0,04	0,00
Subtotaal tot 2035	- 0,30	- 0,49	- 0,12
Restwaarde na 2035	1,08	0,29	0,01
Totaal Nederland	0,78	- 0,20	- 0,11
Effecten containers buitenland tot 2035	0,68	0,18	0,00
Restwaarde buitenland na 2035	p.m.	p.m.	p.m.
Totaal buitenland	p.m.	p.m.	p.m.

Bron: Vervolgonderzoek landaanwinning (3b)

6.1.3 Standpunt kabinet

Algemeen

In hoofdstuk 4 is reeds in algemene termen beschreven hoe bij het opstellen van de kosten-batenanalyses te werk is gegaan en hoe wordt omgegaan met onzekerheden.

De simulaties uit het vervolgonderzoek voor

de KBA landaanwinning laten zien dat er bij het hoge economische groeiscenario gemiddeld rond 2010 behoefte is om met de aanleg te beginnen, of zoveel eerder of later als de marktomstandigheden dit aangeven.

Uitgaande van de huidige wettelijke geluidsgrenzen en de huidige tarieven in de

haven is de conclusie dat wanneer de landaanwinning niet te vroeg wordt aangelegd, de baten ervan op lange termijn en bij een voor spoedige economische groei niet alleen tot een bijdrage aan de Nederlandse welvaart leiden, maar ook (en meer) tot die van Europa.

Vanwege de grote onzekerheden in de prognose van de ruimtebehoefte en de afhankelijkheid van specifieke omstandigheden, zoals bijvoorbeeld de toekomstige geluidseisen, wenst het kabinet de risico's van bijvoorbeeld een te vroege landaanwinning te beperken door gefaseerde aanleg op basis van feitelijke marktvraag (zie paragraaf 6.4). Over de geplande datum, waarop de landaanwinning gereed moet zijn, doet de PKB-plus geen uitspraak. De PKB-plus voorziet immers in het ruimtelijk mogelijk maken van de landaanwinning. De besluitvorming over het feitelijke moment van uitvoering is onderwerp van het projectenspoor (zie paragraaf 1.3).

Bij hoge economische groei kunnen in 2035 ca. 2700 personen werkzaam zijn op de landaanwinning (3b). Voor wat betreft de opmerkingen die zijn gemaakt over de werkgelegenheidseffecten voor de visserijsector is het kabinet niet op de hoogte van cijfers, die de genoemde werkgelegenheidseffecten in de visserijsector onderbouwen. Indien er schade optreedt als gevolg van de aanleg van de landaanwinning gelden overigens de bestaande schadevergoedingsregelingen (zie paragraaf 4.5).

Kosten-batenanalyse landaanwinning

Volledige transparantie is moeilijk te bereiken. Voor een dusdanig grootschalig project als de landaanwinning is een kosten-batenanalyse complex. In een dergelijke analyse worden veel veronderstellingen gehanteerd ten aanzien van ontwikkelingen op de lange termijn. Om meer inzicht te krijgen in de uitgevoerde analyses zijn deze begeleid door een begeleidingsgroep KBA en is de kwaliteit beoordeeld door de Adviesraad

KBA (zie hoofdstuk 4). Tevens is een congres georganiseerd over de kwaliteit van de KBA, waarvoor vertegenwoordigers van het bedrijfsleven, de wetenschap, milieuorganisaties en andere betrokken partijen waren uitgenodigd.

Door de onzekerheden die met de analyse van de toekomstige ruimtebehoefte van het Rotterdamse haven- en industrieel complex gepaard gaan kunnen de resultaten in beide richtingen, positief of negatief, anders uitvallen. Daarom kiest het kabinet voor een gefaseerde realisering van de landaanwinning op basis van de feitelijke marktvraag. Het doel van de KBA is niet om een keuze te maken tussen varianten voor de landaanwinning, maar om te kijken in hoeverre landaanwinning bijdraagt aan de Nederlandse welvaart.

Het kabinet wil ervoor gesteld staan om ook bij hoge economische groei ruimte te kunnen bieden voor de ontwikkeling van de haven van Rotterdam en maakt dit ruimtelijk mogelijk. Bij lage economische groei blijkt uit de uitgevoerde KBA inderdaad dat de landaanwinning over de beschouwde periode meer kan kosten dan deze oplevert. Er zal dan volgens de KBA vanuit de markt geen vraag naar ruimte zijn, wat betekent dat de landaanwinning niet of later plaatsvindt. Een gefaseerde aanleg van de landaanwinning gebaseerd op de feitelijke marktvraag beperkt de risico's van het project.

In het vervolgonderzoek van de KBA landaanwinning ten behoeve van deze PKB-plus, deel 3 zijn ook de indirecte effecten van het project geanalyseerd, zoals netwerkeffecten en arbeidsmarkteffecten. In de kosten-batenanalyse zijn de terreinen, die in het bestaande gebied beschikbaar zijn voor haven- en industriële activiteiten, per deelgebied nauwkeurig bezien. Daarbij is rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen in het bestaande gebied, de geschiktheid van de beschikbare terreinen voor bepaalde activiteiten (containers, chemie e.d.)

Hoofdstuk 6 Toelichting en motivering bij Landaanwinning

en de voor de verschillende activiteiten benodigde schaalgrootte van de terreinen.

Kosten van de landaanwinning

Uit de kosten-batenanalyse voor de landaanwinning is gebleken dat het project bij de huidige tarieven en concurrentieverhoudingen als afzonderlijk project (bedrijfseconomisch) niet kostendekkend kan worden geëxploiteerd. Ook uit de rapportage van de werkgroep Moerman (5) is gebleken dat het project bedrijfseconomisch niet rendabel is. De rentabiliteit zou volgens deze werkgroep verbeterd kunnen worden bij versoepeling van de randvoorwaarden voor de omvang (flexibeler en groter), fasering, locatie (zuidelijker) en bestemming (meer mogelijkheden). Dit is echter geen onderwerp van onderzoek in het ruimtelijk ordeningsspoor, maar zal aandacht krijgen in het projectenspoor binnen de randvoorwaarden, die in deze PKB-plus worden geformuleerd.

Het belang van het project is vooral gelegen in een bijdrage aan de nationale welvaart. Hierbij worden zowel de baten als de kosten van het project in ogenschouw genomen. Bij een hoge economische groei is het saldo van de kosten en de baten positief. Voor Europa is dit saldo nog gunstiger.

Ten aanzien van de kosten van de zeewering is er in de KBA vooralsnog van uitgegaan dat de integrale projectkosten voor rekening komen van de exploitant. De financiering en de vraag welke kosten door welke partijen zullen worden gedragen vormen onderdeel van het projectenspoor.

Zandwinning is aan de orde gekomen in het onderzoek ten behoeve van de MER Landaanwinning. De resultaten daarvan zijn overgenomen in de KBA. Op de effecten van zandwinning, die zijn geïnventariseerd, wordt ingegaan in paragraaf 6.7. Onder de veronderstelling dat de effecten van de zandwinning

zullen worden gecompenseerd, zijn deze als zodanig niet in termen van kosten en baten in de kosten-batenanalyse meegenomen.

Onduidelijk is nog of er zodanige effecten van zandwinning zullen optreden zodat er sprake is van een compensatieopgave.

Voor onderhoudskosten aan de kust is ervan uitgegaan dat deze gelijk zullen blijven (alleen verschuift de locatie waar de kosten gemaakt worden) of zo licht toenemen dat ze verwaarloosbaar zijn. Daarom zijn geen additionele kosten voor kustonderhoud als gevolg van de landaanwinning opgenomen in de kosten-batenanalyse.

Effecten van de zeevaart zijn niet meegenomen in de KBA landaanwinning. Verondersteld is dat het al dan niet aanleggen van de landaanwinning geen invloed heeft op de globale economische ontwikkelingen van West-Europa in zijn geheel, zodat milieukosten van de zeevaart op Europese schaal gezien hetzelfde zijn.

6.2 Alternatieven voor een landaanwinning

6.2.1 Inspraak

De Stichting tot behoud van het huidige Rijnmondgebied geeft aan dat de landaanwinning niet nodig is, omdat in het bestaand Rotterdamse havengebied en elders (Delfzijl, Vlissingen, Terneuzen) voldoende ruimte is.

6.2.2 Standpunt kabinet

Het kabinet heeft reeds bij de afsluiting van de VERM-fase (Verkenningen Ruimtetekort Mainport Rotterdam) in 1998 geconcludeerd dat de haven van Delfzijl geen mogelijkheden biedt voor versterking van de mainport door het ruimtetekort in de Rotterdamse haven op te lossen. De havens van Terneuzen en Vlissingen blijken onvoldoende oplossing te kunnen

bieden voor het ruimtetekort in de Rotterdamse haven. In de havens van Zuidwest-Nederland ontbreken de clustervoordelen, de logistieke dienstverlening en de verbinding via spoor, die met name voor de sector deepsea containers onontbeerlijk zijn. Uit de marktconsulatie (4) blijkt dat ook de betreffende marktpartijen op het standpunt staan dat alleen de haven van Rotterdam zelf deze faciliteiten voor de deep-sea containersector in voldoende mate te bieden heeft. Ook voor een eventuele nieuwe, grootschalige chemievestiging ter versterking van het Rotterdams chemiecluster, komt alleen de Rotterdamse haven zelf in aanmerking.

Inbreiden en intensiveren van de bestaande Rotterdamse haven, het tweede onderzochte alternatief, kan wel bijdragen aan de beoogde versterking van de mainport. De mogelijkheden voor inbreiden en intensiveren zijn evenwel beperkt. Inbreiden en intensiveren van haven-activiteiten komt bovendien al snel in conflict met de kwaliteit van de leefomgeving rond de haven, terwijl de projectdoelstelling is om op beide terreinen een kwaliteitsimpuls te realiseren.

6.3 Varianten

6.3.1 Inspraak

Begrenzing en omvang landaanwinning

De provincie Zuid-Holland vindt dat de concrete beleidsbeslissing (CBB) voor de landaanwinning uit de PKB-plus niet aan de eis voldoet volledig afgewogen en scherp begrensd te zijn. Het door de CBB bestreken gebied is immers veel groter dan de benodigde 2500 hectare. In de CBB wordt gesproken over 'mogelijk maken', waar gesproken dient te worden over 'realiseren'. Het voornemen om een tussentijdse evaluatie uit te voeren dient niet in de PKB-plus, maar in het projectenspoor te worden opgenomen, omdat anders de indruk ontstaat dat het besluit nog niet volledig is afgewogen.

De Vereniging Verontruste Burgers van Voorne vindt de omvang van de ruimtelijke reservering voor de landaanwinning te groot. De vereniging meent dat ook een variant kleiner dan 1000 hectare als alternatief onderzocht had moeten worden.

Milieu-effecten relateren aan meest milieuvriendelijke variant

Consept pleit ervoor als beslissing van wezenlijk belang op te nemen dat de negatieve milieu-effecten van de landaanwinning niet groter mogen zijn dan de milieu-effecten van de meest milieuvriendelijke variant uit het MER. De Vereniging Verontruste Burgers van Voorne meent dat ter behoud van natuurwaarden maximaal moet worden ingezet op mitigatie.

Natuurmonumenten-Het Zuid-Hollands Landschap pleiten voor het opstellen van een uitvoerings-MER om te kunnen bezien in hoeverre de milieu-effecten van het gekozen ontwerp voor een landaanwinning daadwerkelijk binnen die van de referentieontwerpen blijven die voor het MER zijn onderzocht.

Zuidelijke variant

Het Waterschap Goeree-Overflakkee en Consept nemen stelling tegen een zuidelijke variant van de landaanwinning, omdat een zuidelijke variant meer invloed op de duinen van Voorne en Goeree heeft dan een noordelijker gelegen variant. Partijen, zoals Natuurmonumenten-Het Zuid-Hollands Landschap en de Stichting Natuur en Landschap Voorne-Putten, willen expliciet in de PKB-plus opgenomen zien dat een zuidelijke variant van een landaanwinning niet tot de referentieontwerpen behoort.

Haringvlietlijn en demarcatielijn

Een aantal insprekers, waaronder de gemeenten Goedereede, Westvoorne en Rotterdam en de stadsregio Rotterdam, spreekt

Hoofdstuk 6 Toelichting en motivering bij Landaanwinning

een voorkeur uit voor een noordelijke of zo noordelijk mogelijke ligging van de landaanwinning. Daarbij wordt vaak de zogenaamde Haringvlietlijn (de met een lichte kromming in noordwestelijke richting doorgetrokken kustlijn van Rockanje) als zuidwestelijke begrenzing genoemd. Deze ligging heeft volgens het MER de minste negatieve effecten op bestaande natuurwaarden. De provincie Zuid-Holland merkt op dat de concrete beleidsbeslissing die betrekking heeft op de demarcatielijn beperkt zou kunnen blijven tot dat deel van de demarcatielijn dat buiten de begrenzing van het vigerende spreekplan Rijnmond valt.

Variantkeuze

Onder meer de gemeente Rotterdam, de stadsregio Rotterdam, de Kamer van Koophandel Rotterdam, Deltalinqs, Ballast Nedam en een individuele inspreker spreken een voorkeur uit voor referentieontwerp II. Een eigen havenmond achten zij commercieel aantrekkelijker, efficiënter en nautisch veiliger. Er gaan in deze variant op de huidige Maasvlakte geen 50 hectare terrein verloren en in de aansluiting van de huidige Maasvlakte en de landaanwinning zijn er bij deze variant betere mogelijkheden tot clustering van chemie of containers. Bovendien, zo stelt Bewoners Belanghebbenden Groep Moerdijk-Zandvliet, is in referentieontwerp II een betere ontsluiting voor de binnenvaart mogelijk. De deelgemeente Hoek van Holland acht een eigen haveningang beter vanuit het oogpunt van externe veiligheid (gevaarlijke lading verder weg van de woonkern).

Binnenvaartvereniging Koninklijke Schuttevaer neigt ertoe beide ontwerpen af te wijzen, omdat uit onderzoek blijkt dat deze niet de door hen gewenste bereikbaarheid voor de binnenvaart kunnen garanderen (een downtime-percentages van minder dan 1%). Ook de Kamer van Koophandel Rotterdam verzoekt om

een ontwerp dat maximaal 1% downtime van de binnenvaart garandeert alsmede een efficiënte, snelle aan- en afvoer van goederen tegen redelijke kosten, via zowel spoor als binnenvaart. Koninklijke Schuttevaer wil graag een variant met een doortrekking van het Hartelkanaal onderzocht zien. Totdat blijkt dat andere varianten een goede bereikbaarheid garanderen wil Schuttevaer dat de mogelijkheid om daar een binnenvaartontsluiting te maken blijft bestaan in de vorm van terreinreservering. Deltalinqs pleit ook voor het doortrekken van het Hartelkanaal als ontsluiting voor de binnenvaart.

6.3.2 Advisering

De Commissie m.e.r. constateert dat de referentieontwerpen op de meeste milieuaspecten slechter scoren dan de landaanwinningsvariant uit het meest milieuvriendelijke alternatief. De Commissie vraagt een onderbouwing van de keuze om de effecten van de referentieontwerpen toch maatgevend te maken.

De Commissie beveelt daarnaast aan om op uitvoeringsniveau de milieuaspecten en juridische aspecten van een harde dan wel zachte zeewering gedetailleerder te beschouwen.

6.3.3 Aanvullend onderzoek

Onderzoek naar harde zeewering voor de zuidwestpunt van de referentie-ontwerpen.

In de MER-deelnota landaanwinning wordt verondersteld dat het toepassen van een harde zeewering ter plaatse van de zuidwestpunt van de referentie-ontwerpen leidt tot minder effecten op de vegetatie van de duinen van Voorne en Goeree. Nader onderzoek naar het toepassen van een dergelijke harde zuidwestpunt bevestigt deze veronderstelling evenwel niet. Een harde zuidwestpunt heeft geen andere effecten op de duinen en zeenatuur dan een

zuidwestpunt met zachte zeewering en leidt daarom ook niet tot een andere compensatie-opgave voor die effecten. Toepassing van een harde zuidwestpunt heeft wel andere gevolgen:

- het onderhoud van de zeeweringen vermindert met ongeveer een derde;
- de lengte van de zachte zeewering vermindert met 2,3 km;
- er is 44 miljoen m³ minder zand nodig voor de aanleg van de landaanwinning.

Deskundigen zijn van mening dat met een andere vormgeving van de landaanwinning gecombineerd met een deels harde zeewering een optimalisatie kan worden bereikt, waarbij de groei van het intergetijdegebied, die in de autonome ontwikkeling wordt voorzien, behouden blijft. Deze mogelijkheid vormt een aandachtspunt voor het projectenspoor.

6.3.4 Standpunt kabinet

Begrenzing en omvang landaanwinning

Het kabinet is van mening dat het gebied waarbinnen de landaanwinning ruimtelijk mogelijk gemaakt wordt voldoende concreet is aangegeven. Door het aanwijzen van een gebied groter dan de benodigde 2500 hectare bruto wordt ruimte gelaten aan degene die de landaanwinning gaat aanleggen om het uiteindelijke ontwerp op te stellen. De uiteindelijke realisatie van de landaanwinning vindt plaats in het projectenspoor. In de PKB-plus wordt hierover geen besluit genomen. Het kabinet acht een tussentijdse evaluatie wenselijk, zoals in paragraaf 3.3 is aangekondigd. Bij de evaluatie zal het kabinet tevens beoordelen of de natuureffecten van het project zich voordoen, zoals voorzien en of de mitigatie- en compensatiemaatregelen het beoogde effect sorteren.

In de PKB-plus worden geen uitspraken gedaan over de omvang van de landaanwinning. Het gaat om een reservering voor een landaanwinning van 1000 hectare netto,

omdat dit de orde van grootte is van het ruimtetekort op termijn. Een onderzoek naar de effecten van varianten met een kleinere omvang is daarom niet uitgevoerd.

Meest milieuvriendelijke variant in relatie tot de referentieontwerpen

Insprekers dringen aan op het hanteren van de meest milieuvriendelijke variant (MMV) uit het MER als ijkpunt voor de milieu-effecten van het uiteindelijke ontwerp voor een landaanwinning. Hierbij wordt ervan uitgegaan dat deze meest milieuvriendelijke variant bestaande natuurwaarden het beste zou beschermen.

Het kabinet streeft, op basis van nationale en Europese regelgeving, naar het zoveel mogelijk beperken van schade aan beschermde natuurwaarden. Om die reden heeft het kabinet in de PKB-plus als beslissingen van wezenlijk belang opgenomen dat de landaanwinning een zachte zeewering met onderwateroever moet krijgen, die minimaal even lang is als de oppervlakte van deze natuurwaarde die door het project verloren raakt. Verder mag de invloed op de duinen van Voorne en Goeree niet negatiever zijn dan de effecten die in het MER voor de referentieontwerpen zijn berekend. Tenslotte heeft het kabinet bepaald dat bij het operationele ontwerp voor de landaanwinning gestreefd moet worden naar zo mogelijk verdergaande mitigerende maatregelen.

Leidraad bij het beoordelen van deze laatste randvoorwaarde zijn onder meer de bevindingen die zijn opgedaan bij het samenstellen van een meest milieuvriendelijke variant volgens de systematiek van de milieu-effectrapportage. Reden om de beoordeling niet daartoe te beperken, zoals insprekers voorstellen, is dat het MMV slechts in grote lijnen is opgesteld zonder een precieze inventarisering en afweging van alle effecten. Het nader onderzoek heeft bijvoorbeeld uitgewezen dat een harde

Hoofdstuk 6 Toelichting en motivering bij Landaanwinning

zeewering op de zuidwestpunt, onderdeel van de MMV, niet de verwachte beperking van schade aan de duinen van Voorne en Goeree tot gevolg heeft. Ook wil het kabinet bij het beoordelen van het uiteindelijke ontwerp voor de landaanwinning een afweging kunnen maken tussen het beschermen van bestaande natuurwaarden en het ontwikkelen van nieuwe natuur die als zeer waardevol wordt gezien. Vandaar dat het kabinet ervoor kiest ruimte te bieden aan een creatieve inbreng om bij het ontwerp voor de landaanwinning te voldoen aan de randvoorwaarden, waaronder die van zo mogelijk verdergaande mitigatie van natuurschade. Omdat van de referentieontwerpen de effecten het best zijn geïnventariseerd en het compensatieplan voor natuurschade ook daarop is gebaseerd, kiest het kabinet ervoor om de effecten van deze ontwerpen daarbij als ijkpunt te hanteren.

Zuidelijke variant

De twee referentie-ontwerpen en de zuidelijke variant daarvan zijn als mogelijke voorbeelden gemaakt ten einde de effecten van een landaanwinning te kunnen voorspellen. De PKB-plus spreekt geen voorkeur uit voor één van deze ontwerpen. De uiteindelijke ontwerpkeuze en de realisatie van de landaanwinning vinden plaats in het projectenspoor (zie paragraaf 1.3). Wel is in de PKB-plus vastgelegd, dat de negatieve milieu-effecten van het uiteindelijk ontwerp niet groter mogen zijn dan die van de twee referentie-ontwerpen. De zuidelijke variant scoort minder goed dan de referentie-ontwerpen vooral door de minder goede beoordeling voor natuur en landschap. Dit heeft met name te maken met de locatie, ligging in ondieper water en de afschermende werking voor saltspray op de duinen van Voorne. Het uiteindelijke areaal natuurtypen valt bij de zuidelijke variant hierdoor minder goed uit dan bij de referentie-ontwerpen. Dit werkt deels door in de diversiteit van soorten.

Gecombineerd met de randvoorwaarde dat de effecten van het uiteindelijke ontwerp niet groter mogen zijn de effecten van de referentie-ontwerpen betekent dit dat de specifieke zuidelijke variant, zoals beschreven in het MER, in feite is uitgesloten.

Haringvlietlijn en demarcatielijn

Het kabinet kiest er niet voor om de Haringvlietlijn aan te houden als begrenzing voor de landaanwinning, maar houdt vast aan de begrenzing, zoals opgenomen in de concrete beleidsbeslissing voor landaanwinning. Het kabinet wil ruimte aan de markt laten om met innovatieve ontwerpen voor de landaanwinning te komen. De milieurangvoorwaarden bieden daarbij voldoende waarborgen voor beperking van de nadelige milieu-effecten.

De concrete beleidsbeslissing over de demarcatielijn is niet in tegenspraak met het vigerend streekplan Rijnmond en behoeft hierdoor geen aanpassing. In de PKB-plus wordt met de verlengde demarcatielijn duidelijkheid gegeven over het gebied in de Haringvlietmond waar geen haven- en industrieactiviteiten toegestaan zijn. Hiermee is de juridische status van de demarcatielijn gewaarborgd in de PKB-plus.

Variantkeuze

De PKB-plus spreekt geen voorkeur uit voor één van de referentieontwerpen. De uiteindelijke realisatie van de landaanwinning vindt plaats in het projectenspoor. De PKB-plus geeft alleen randvoorwaarden aan het projectenspoor. Mogelijkheden voor clustering op de landaanwinning worden gewaarborgd door de in de PKB-plus opgenomen beslissing van wezenlijk belang dat de landaanwinning wordt ingericht, geëxploiteerd en beheerd volgens de principes van een duurzaam bedrijventerrein.

Het beperken van de beslissing voor een landaanwinning in de PKB-plus tot ontwerpen

met een eigen haveningang zal de bedrijfseconomische en maatschappelijke netto baten substantieel doen dalen. De KBA Landaanwinning is overigens ook niet gericht op een ontwerpkeuze, maar is bedoeld om antwoord te geven op de vraag of een landaanwinning bijdraagt aan de Nederlandse welvaart.

Een ander relevant aspect in relatie tot de haventoeegang is de nautische veiligheid en de vlotheid van de verkeersafwikkeling, die kan worden bereikt. Hier wordt op ingegaan in paragraaf 6.8 (verkeer en vervoer).

Uit het onderzoek dat is uitgevoerd in het kader van het MER blijkt dat mede door de langere vaarweg de downtime voor de binnenvaart bij referentieontwerp I op de landaanwinning gemiddeld groter wordt dan op de huidige Maasvlakte¹¹. Er is geen cijfermatige ontwerpeis voor de downtime voor binnenvaart geformuleerd. In het kader van het projectenspoor wordt naar de ontsluiting en afwikkeling van de binnenvaart op de landaanwinning, inclusief de downtime, nader aandacht besteed.

6.4 Fasering

6.4.1 Inspraak

Faseringsstrategie

De KBA Landaanwinning toont volgens Natuurmonumenten-Het Zuid-Hollands Landschap en Consept aan dat een landaanwinning, die met de launching customer aanlegstrategie (alleen aanleggen wanneer er een klant is) gerealiseerd wordt, de meeste maatschappelijke baten geeft. Zij vinden dat deze aanlegstrategie daarom dwingend voorgeschreven moet worden. De Vereniging Verontruste Burgers van Voorne vindt dat de aanleg tenminste de ruimtebehoefte dient te volgen.

Deltalinqs, de gemeente Rotterdam, de Kamer van Koophandel Rotterdam en Ballast Nedam achten deze aanlegstrategie niet juist. Zij wijzen erop dat er door alleen land aan te leggen wanneer er een klant is, een landaanwinning ontstaat met een lappendeken van verschillende functies. Er is dan geen sprake van een doordacht concept voor de ruimtelijke ordening, waarin bedrijvigheid geclusterd kan worden. Ook kunnen er door zo'n aanlegstrategie mogelijk klanten voor de haven van Rotterdam verloren gaan.

Deltalinqs stelt dat de landaanwinning in één keer aangelegd moet worden. De faseringsstrategie zou in ieder geval moeten bestaan dat de mainport Rotterdam tijdig en optimaal is toegerust voor het ontvangen van klanten. Een dergelijke strategie mag er niet toe leiden dat op het besluit van 1000 hectare wordt teruggekomen. De Kamer van Koophandel Rotterdam meent dat door nu al de buitencontouren aan te leggen een efficiënte inrichting mogelijk wordt.

Volgorde fasering

Consept verzoekt een fasering van noord naar zuid als randvoorwaarde in het projectenspoor op te nemen. De zuidelijke fasen veroorzaken negatieve effecten op de beschermde duinnatuur. De aanlegstrategie van noord naar zuid, waarbij ook de zeewering gefaseerd wordt aangelegd, heeft als voordeel dat deze negatieve effecten zolang mogelijk worden uitgesteld. Ook de provincie Zuid-Holland constateert dat de effecten op de duinen van Voorne zich pas over een aantal jaren voordoen als ook de zeewering in fasen wordt aangelegd.

Start van de aanleg

Deltalinqs en de deelgemeente Hoek van Holland pleiten voor een snelle start van de aanleg, enerzijds vanwege het snel kunnen

11. Zie voor de resultaten van dit onderzoek paragraaf 6.8.2.

Hoofdstuk 6 Toelichting en motivering bij Landaanwinning

beschikken over ruimte voor een container-terminal, anderzijds vanwege de beperkende werking van milieufactoren op de benutting van terreinen binnen het bestaande Rotterdamse gebied.

6.4.2 Standpunt kabinet

Faseringsstrategie

De PKB-plus voorziet in het ruimtelijk mogelijk maken van een landaanwinning van ten hoogste 1000 hectare netto uitgeefbare haven- en industrieterreinen. Het kabinet kiest voor een gefaseerde realisering van de landaanwinning op basis van de daadwerkelijke marktvrage om de risico's van het project te beperken. In de kosten-batenanalyse landaanwinning is met vijf fasen van circa tweehonderd hectare gerekend. Uit de KBA Landaanwinning blijkt dat ongeacht de precieze omvang van de onderscheiden fasen een gefaseerde aanleg belangrijk is met het oog op een zo positief mogelijke kosten-batensaldo. Gelet op de resultaten van de KBA Landaanwinning en de inspraakreacties op dit punt is de beslissing van wezenlijk belang aangepast. Daarbij is het advies van het ONR op dit punt gevolgd. Er wordt in de PKB-plus geen besluit genomen over de omvang van en het aantal fasen van de landaanwinning. Dit is onderwerp van nadere uitwerking in het projectenspoor.

Het ontstaan van een lappendeken als gevolg van fasering is op zichzelf een reëel risico. Hierbij gaat het in essentie om de afweging tussen het voorkomen van versnippering en de voordelen van fasering. Door fasering van de landaanwinning wordt ingespeeld op de feitelijke ontwikkeling van de vraag naar terreinen. Daarmee wordt ten eerste leegstand voorkomen, die ook voor de bouwer en/of exploitant niet wenselijk is. Ten tweede worden eventuele negatieve effecten op natuur zo lang mogelijk uitgesteld. Alles afwegend vindt het

kabinet de voordelen van fasering van groter belang dan het risico dat op de landaanwinning versnippering ontstaat.

Uitwerking van de faseringsstrategie in relatie tot de randvoorwaarden die aan de ontwikkeling van de landaanwinning worden gesteld, komt aan de orde in het projectenspoor.

Ten aanzien van het eerst aanleggen van de buitencontour van de landaanwinning, zoals de Kamer van Koophandel Rotterdam wil, geldt voor het kabinet als uitgangspunt, dat moet worden voldaan aan de randvoorwaarden die in de PKB-plus zijn geformuleerd. Op dit moment is er nog geen definitief ontwerp en is het nog niet bekend of het eerst aanleggen van een buitencontour mogelijk is binnen de geformuleerde randvoorwaarden. In het projectenspoor kan deze aanlegstrategie eventueel worden meegenomen als optie.

Volgorde fasering

In de PKB-plus is als beslissing van wezenlijk belang opgenomen dat gestreefd moet worden naar maximale flexibiliteit van de uitvoering van de landaanwinning. Een van de argumenten daarbij is het zo lang mogelijk uitstellen van negatieve effecten op de duin-natuur. Volgens de huidige inzichten kan dat het best gebeuren door een fasering van noord naar zuid, maar het is niet ondenkbaar dat dit in de toekomst wijzigt. Om die reden ziet het kabinet ervan af om deze faseringsvolgorde nu in de PKB-plus vast te leggen. De volgorde van fasering wordt in het projectenspoor binnen de geformuleerde randvoorwaarden uitgewerkt in de vorm van een faseringsstrategie.

Start van de aanleg

Het tijdstip van de start van de aanleg wordt bepaald door marktontwikkelingen binnen de gebruiksfuncties van de Landaanwinning. Er is geen reden om de aanleg van de landaanwin-

ning te bespoedigen vanwege de beperkende werking van milieufactoren voor de capaciteit van het bestaande havengebied, die insprekers vrezen. Bij de vaststelling van de capaciteit is immers al rekening gehouden met de geldende milieunormen.

6.5 Gebruiksfuncties

6.5.1 Inspraak

Toelaten andere functies op de landaanwinning

De stadsregio Rotterdam bepleit verplaatsing van bedrijven naar de landaanwinning, vooral van al dan niet havengebonden bedrijven die de milieukwaliteit in bestaand woongebied negatief beïnvloeden. Onder meer de gemeente Rotterdam, de gemeente Schiedam, Deltalinqs, de Kamer van Koophandel Rotterdam, Ballast Nedam en de stadsregio Rotterdam zouden de gebruiksfuncties die op de landaanwinning zijn toegestaan, uitgebreid willen zien met nieuwe industriële ontwikkelingen of een duurzaam energiepark. Bovendien moet de landaanwinning ruimte bieden voor clustering en herstructureringsbeleid. De PKB-plus wordt op dit punt te terughoudend gevonden.

De Stichting tot behoud van het huidige Rijnmondgebied duidt op de krapte op de arbeidsmarkt. Als gevolg hiervan zal men voor bedrijven op de landaanwinning geen werknemers kunnen vinden. Deze inspreker ziet in de toeristenindustrie de meeste werkgelegenheid.

Afwegingskader voor vestiging op de landaanwinning

Anderen, waaronder Natuurmonumenten-Het Zuid-Hollands Landschap, de Vereniging Verontruste Burgers van Voorne en Consept wijzen erop dat in de startnotitie alleen de functies deepsea containers, distributie en chemie genoemd staan en dat voor andere functies die de PKB-plus mogelijk maakt,

geen alternatieven zijn onderzocht. Zij stellen voor, gezien de onzekerheid van de toekomst, een afwegingskader in de PKB-plus, deel 3a op te nemen dat beoordeelt of vestiging op de landaanwinning toelaatbaar is. Dit afwegingskader kent de volgende criteria:

- meerwaarde toevoegen voor de maatschappij;
- een belangrijk voordeel bieden ten aanzien van leefbaarheid;
- vestiging gaat niet ten koste van ruimte voor deepsea containers;
- in het bestaande Rotterdams gebied en in de rest van het mainportnetwerk is geen alternatieve vestiging mogelijk;
- de gedane keuze moet door derden toetsbaar zijn.

Inrichting van de landaanwinning

De deelgemeente Hoek van Holland vindt dat voor de inrichting van de landaanwinning moet gelden dat bedrijven met de grootste milieuoverlast zo ver mogelijk van omringende woonkernen worden gepositioneerd. Dit draagt tevens bij aan het draagvlak voor de plannen. Dit zou bij voorkeur zo transparant mogelijk moeten gebeuren, bijvoorbeeld met een geluids- ruimtegebruikskaart (ook toepasbaar voor stof en stank).

Luchtvaart

Het Nederlandse Genootschap voor Insprekers pleit voor de aanleg van een vliegveld in zee in de buurt van de Maasvlakte. De gemeente Schiedam is van mening dat door de verplaatsing van Rotterdam Airport naar de landaanwinning buiten beschouwing te laten, kansen verloren gaan om elders in de regio winst te behalen op het gebied van milieu, woningbouwgelegenheid en kwaliteit van de leefomgeving. Het is noodzakelijk dat hieromtrent een standpunt wordt bepaald.

6.5.2 Bestuurlijk overleg

In het bestuurlijk overleg van 11 september 2001 heeft de minister van VenW toegezegd om samen met de minister van Economische Zaken te bezien of in de huidige tekst voldoende ruimtelijke mogelijkheden geboden worden aan industrieel-ecologische clusters.

6.5.3 ONR-advies

Het ONR maakt in haar advies een scherp onderscheid tussen de aanleiding en het mogelijke gebruik van de landaanwinning. Het ONR koppelt de aanleiding direct aan deepsea gebonden activiteiten. Als de landaanwinning eenmaal aangelegd is, dan moet het volgens het ONR mogelijk blijven dat onder bijzondere omstandigheden en op basis van een zorgvuldige afweging, op de landaanwinning vestiging van niet-deepsea gebonden activiteiten plaatsvindt. Hiervoor biedt het ONR-advies een afwegingskader.

Het ONR is van mening dat het afwegingskader als beslissing van wezenlijk belang dient te worden opgenomen. Indien het afwegingskader wordt toegepast is het naar de mening van het ONR niet wenselijk om het prijsmechanisme ten behoeve van de selectie van bedrijfssectoren toe te passen.

6.5.4 Standpunt kabinet

Het kabinet heeft, mede gelet op het maatschappelijk draagvlak, het advies van het ONR met betrekking tot het gebruik van de landaanwinning en het daarbij horende afwegingskader grotendeels overgenomen.

Het kabinet verschilt van mening met het ONR over de doorberekening van de integrale kostprijs aan niet-deepseagebonden activiteiten op de landaanwinning. Het ONR is van mening dat dit niet nodig is, omdat reeds andere

criteria in de PKB-plus zijn opgenomen, die ervoor zorgen dat de landaanwinning primair voor deep-seagebonden activiteiten wordt gebruikt.

Om de volgende redenen acht het kabinet het echter wel wenselijk om de integrale kostprijs door te berekenen:

- De toevoeging van de integrale kostprijs aan de criteria zorgt ervoor dat de te maken afweging voldoende zwaarwegend zal plaatsvinden.
- Ook voor niet-deepseagebonden bedrijvigheid ontstaat een serieuze afweging omdat zij wordt gedwongen om de grondprijs te betrekken in hun vestigingsplaatskeuze. Indien het om een overheidsactiviteit gaat vindt toerekening plaats naar de begroting van het betreffende beleidsveld.

Ook in het bestuurlijk overleg heeft het kabinet aangegeven dat de intentie was en is om het gebruik van de grond op de landaanwinning voor bedrijfsvestigingen, die ook ergens anders zouden kunnen worden gesitueerd, te voorkomen. Op de landaanwinning moet dus bedrijvigheid komen, die niet elders kan worden geaccommodeerd.

In de beslissing van wezenlijk belang over de gebruiksfuncties op de landaanwinning, wil het kabinet de mogelijkheid openhouden voor de chemiesector. De verwachting bestaat dat er tot 2020 maximaal vier etheenfabrieken op nieuwe locaties in West-Europa bij zouden kunnen komen. Rotterdam is één van de locaties waar de vestiging van een dergelijke fabriek mogelijk is. In het bestaande gebied is hiervoor geen ruimte. Alhoewel op dit moment nog niet zeker is dat zich in Rotterdam een nieuwe etheenfabriek zal vestigen, wenst het kabinet de mogelijkheid daarvoor wel open te houden.

In antwoord op de reactie over de krapte op de arbeidsmarkt kan worden gesteld dat er in Rijnmond zowel een ruimtetekort is voor haven- en industriële bedrijvigheid als ook een gebrek aan werkgelegenheid, vooral geconcentreerd in sommige segmenten van de arbeidsmarkt. De mening dat bedrijven op de land- aanwinning geen werknemers zouden kunnen vinden, wordt daarom niet gedeeld.

Afwegingskader voor vestiging op de landaanwinning

Uitspraken over de daadwerkelijke vestiging van bedrijven op de landaanwinning behoren niet tot het domein van de PKB-plus, maar zijn onderdeel van het projectenspoor. In BRG-project 'Aanscherping Uitgiftebeleid' moet duidelijk worden welke nadere eisen aan de vestiging van bedrijven worden gesteld. In het uitgiftebeleid vindt aldus ook de zorgvuldige afweging voor vestiging van bedrijven op de landaanwinning plaats. Dit is een taak van de gemeente Rotterdam. Het aangescherpte uitgiftebeleid wordt vastgelegd in een notitie. Dit stelt derden in staat hiervan kennis te nemen.

Inrichting van de landaanwinning

Bedrijven die zich op de landaanwinning vestigen moeten voldoen aan de eisen van de Wet Milieubeheer. Daarbij wordt een beleid gevoerd van bestrijding van geluidhinder aan de bron. Bovendien dient bij de vaststelling van het bestemmingsplan een geluidzone voor het hele gebied van de landaanwinning te worden vastgesteld. Daarnaast worden voor de woningen binnen de zone maximaal toegestane geluidswaarden bepaald. Bij de vaststelling van de geluidzone wordt uitgegaan van terreinuitgifte, waarbij lawaaiige activiteiten zo ver mogelijk van geluidsgevoelige bestemmingen worden gesitueerd. Op die manier kunnen de ruimtelijke beperkingen voor onder meer de woningbouw zo klein mogelijk worden

gehouden en kan de daadwerkelijk optredende geluidhinder worden beperkt.

Luchtvaart

De besluitvorming over de toekomstige luchthaveninfrastructuur vindt niet plaats in het kader van de PKB over Mainportontwikkeling Rotterdam. Ook het specifiekere voorstel voor verplaatsing van Rotterdam Airport naar de landaanwinning valt buiten de scope van PMR. In de Strategische beleidskeuze Toekomst Luchtvaart uit december 1998, die daar wel betrekking op heeft, is aangegeven dat de locatie Maasvlakte niet in aanmerking komt voor een vliegveld.

6.6 Kust en zee

6.6.1 Inspraak

Algemeen

De Nederlandse Vissersbond meent dat het niet juist is om vooruitlopend op het opstellen van het Integrated Coastal Zone Management (ICZM) besluiten te nemen die van invloed zijn op de kustzone. Stichting De Noordzee meent dat niet alle effecten van de landaanwinning op de kust zijn meegenomen.

Kustveiligheid en kustonderhoud

Stichting De Noordzee acht de invloed van de landaanwinning op de kustveiligheid onvoldoende onderzocht. Het Waterschap De Brielse Dijkkring mist een onderbouwing van de effecten van de landaanwinning op stroming en waterstanden in extreme situaties en inzicht in de effecten op de veiligheid van primaire waterkeringen meer landinwaarts. Het Waterschap Goeree-Overflakkee meent dat er te weinig aandacht is voor de invloed van een landaanwinning op de zandige kust van Goeree.

De deelgemeente Hoek van Holland, Stichting De Noordzee en de Stichting Natuur en Landschap Voorne-Putten vrezen dat de

Hoofdstuk 6 Toelichting en motivering bij Landaanwinning

aanleg van de landaanwinning een grotere behoefte aan onderhoud van de stranden van Voorne en Delfland zal veroorzaken. De Stichting tot behoud van het huidige Rijnmondgebied meent dat Zuidwest-Nederland over honderd jaar is ondergelopen en dat de aanleg van de landaanwinning om die reden weggegooid geld is.

Effecten op het Slikgat

De Stichting tot behoud van het huidige Rijnmondgebied, United Fish Auctions en de gemeente Goedereede vrezen dat het Slikgat zal dichtslibben als gevolg van de aanleg van de landaanwinning. Zij vinden dat de rijksoverheid de verantwoordelijkheid heeft om het Slikgat open te houden. De te garanderen diepte van 5,50 m -NAP dient te worden opgenomen in een publiek programma van eisen.

Kwaliteitsvermindering stranden

Bij een aantal insprekers, waaronder de Stichting tot behoud van het huidige Rijnmondgebied, de gemeente Westvoorne en camping Ketjil bestaat de vrees dat de stranden van Oostvoorne, Rockanje en Goeree in kwaliteit zullen verminderen of verloren zullen gaan, wat schade oplevert voor de recreatiesector. Camping Ketjil vreest dat het badstrand van Rockanje verloren zal gaan. De Recreatieschappen Voorne/Putten/Rozenburg en Haringvliet pleiten voor een aantrekkelijk strand van de landaanwinning, waarbij geen continue suppleties plaatsvinden.

Belemmeringen voor de visserij

De Stichting tot behoud van het huidige Rijnmondgebied, United Fish Auctions en de gemeente Goedereede zijn van mening dat door het aanleggen van de landaanwinning visgronden verloren gaan. Daarnaast heeft de zandwinning ten behoeve van de landaanwinning en de instelling van een zeereservaat negatieve gevolgen voor de visserij.

Monitoringprogramma

Het Waterschap Goeree-Overflakkee, de gemeente Goedereede, Natuurmonumenten-Het Zuid-Hollands Landschap dringen aan op een doorwrochte monitoring van de effecten van de aanleg van de landaanwinning. Deze monitoring moet gericht zijn op de ligging van geulen, het zandtransport en de (natuur)ontwikkeling in de Voordelta. Het Waterschap Goeree-Overflakkee mist een visie op de interactie tussen de effecten van het gedeeltelijk openstellen van de Haringvlietsluizen en de effecten van de landaanwinning.

Keuze harde of zachte zeewering

Natuurmonumenten-Het Zuid-Hollands Landschap menen dat een gedeeltelijk harde zeewering zou moeten worden opgenomen in het mitigatiepakket. Ook de Vereniging Verontruste Burgers van Voorne en de Stichting Natuur en Landschap Voorne-Putten dringen aan op onderzoek naar de effecten van een harde zeewering. De gemeente Goedereede pleit juist voor een zachte zeewering, omdat dit een zo natuurlijk mogelijk aanzien heeft.

De Slufter

De Stichting Natuur en Landschap Voorne-Putten mist de invloed van de landaanwinning op de hydrologische situatie van de Slufter.

Slib en Waddenzee

Vogelbescherming Nederland mist een nadere beschouwing van de effecten van de landaanwinning op het transport van slib naar de Waddenzee.

6.6.2 Aanvullend onderzoek

Bandbreedtestudie morfologie

Haringvlietmonding

Nader onderzoek is gedaan naar de te verwachten morfologische ontwikkelingen (inclusief bandbreedtes) in de Haringvliet-

monding als gevolg van een landaanwinning. Dit onderzoek is uitgevoerd om de effecten van een landaanwinning op de bestaande natuurwaarden beter te kunnen bepalen. Bij de berekeningen is uitgegaan van de referentieontwerpen, uitgevoerd met een geheel zachte zeewering. Erosie en onderhoud (suppletie) van de zachte zeewering zijn in hoge mate bepalend voor de morfologische veranderingen in de Haringvlietmond als gevolg van de landaanwinning¹². In de Haringvlietmond zijn de volgende twee habitats aanwezig die kwalificerend zijn voor de aanmelding van de Voordelta als speciale beschermingszone in het kader van de Europese Habitatrichtlijn:

- EU-habitattype 1110 'permanent met zeewater van geringe diepte overstroomde zandbanken';
- EU-habitattype 1140 'bij eb droogvallende slikken en wadplaten'¹³.

Deze habitats en de daaraan verbonden kwalificerende soorten vallen onder de bescherming van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn.

De belangrijkste bevindingen van het effectenonderzoek in de Haringvlietmond zijn:

- de effecten van beide referentieontwerpen zijn in de Haringvlietmonding nagenoeg gelijk;
- in tegenstelling tot de in het MER gehanteerde voorspellingen, treedt een areaalverlies op van 175 tot 325 hectare van EU-habitattype 1110. Op de plaats van de landaanwinning zelf treedt maximaal 2800 hectare verlies van hetzelfde habitattype op;
- binnen EU-habitattype 1110 treedt een verlies van geulen op ten gunste van ondiepten; dit is tegengesteld aan de in het MER gehanteerde areaalveranderingen;
- de areaalwinst van EU-habitattype 1140, zoals gehanteerd in het MER valt binnen de

bandbreedtes van de huidige berekeningen;

- binnen EU-habitattype 1140 treden de in het MER voorspelde afname van slikken en de daaraan verbonden negatieve effecten op vogels niet op. De toename van platen/strand binnen EU-habitattype 1140 is kleiner dan in het MER verondersteld. Dit leidt evenwel niet tot een andere effectvoorspelling op de duinen.

Effecten slibhuishouding op de Waddenzee

Het onderzoek naar de effecten van een landaanwinning op de slibhuishouding voor de Hollandse kust en in de Waddenzee heeft een bevestiging opgeleverd van reeds bestaande inzichten. Een landaanwinning heeft effect op de verdeling van het slibtransport langs de Hollandse kust: dichtbij de kust neemt het slibtransport af, terwijl er op grotere afstand uit de kust sprake is van een toename. Dit effect gaat gepaard met een afname van de slibgehalten nabij de kust. Ter hoogte van Den Helder bedraagt deze afname volgens modelberekeningen 5 à 25%. De modelberekeningen geven nog geen betrouwbare voorspelling van de slibgehalten en de slibbalans van de Waddenzee. Op grond van de afname voor de kust van Den Helder wordt in de Waddenzee een afname van het slibgehalte verwacht, maximaal van dezelfde orde van grootte.

Volgens dezelfde modelberekeningen heeft het spuiregime van de Haringvlietssluisen een effect op de slibgehalten ter hoogte van Den Helder. De meest betrouwbare berekening geeft hier een toename van het slibgehalte met circa 20% als gevolg van invoering van het scenario 'getemd getij' voor het beheer van de sluisen. Het effect van getemd getij is volgens deze berekening dus tegengesteld aan het

12. Overigens is uit het onderzoek gebleken dat de gevolgen van gewijzigd beheer van de Haringvlietssluisen op morfologische ontwikkelingen in de Haringvlietmonding groter zijn dan van een landaanwinning. In relatie tot PMR wordt dit als een autonome ontwikkeling beschouwd.

13. In het MER (p.117) wordt het habitattype 1110 aangeduid als 'ondiepten' en het habitattype 1140 als 'slikken en platen'.

effect van een landaanwinning. Het is op dit moment niet duidelijk of, en zo ja in welke mate, veranderingen (vermindering of vermeerdering) van de slibinstroom het ecosysteem van de Waddenzee beïnvloeden.

Aanleg van een landaanwinning zou ook invloed kunnen hebben op de slibhuishouding van de Zeeuwse Delta. Het meest waarschijnlijk is dat hier een toename van het slibgehalte zal optreden. Over de omvang van dit effect kan op grond van de nu beschikbare kennis geen uitspraak worden gedaan.

6.6.3 Standpunt kabinet

Algemeen

In de planontwikkeling van de landaanwinning is rekening gehouden met bestaand kustbeleid en, waar mogelijk, met beleid dat in ontwikkeling is. Het Regionaal Ontgrondingenplan 2 (RON 2) is het beleidskader in ontwikkeling voor zandwinning ten behoeve van de landaanwinning. In RON 2 is met de ontwikkeling van het Integrated Coastal Zone Management (ICZM) nadrukkelijk rekening gehouden. Op deze wijze werkt het ICZM door in de planontwikkeling. In de MER-deelnota Landaanwinning zijn de effecten van een landaanwinning zo goed mogelijk beschreven, rekening houdend met het detailniveau van de plannen, die in de PKB-plus zijn gepresenteerd. Bij het nog op te stellen MER voor de ontgrondingsvergunning ten behoeve van de zandwinning, zal een aantal aspecten meer gedetailleerd worden uitgewerkt.

Kustveiligheid en kustonderhoud

Aan de kustveiligheid is in de MER Landaanwinning aandacht besteed. Ten behoeve van dit MER zijn de effecten van peil-, stromings- en golfveranderingen berekend, die de landaanwinning veroorzaakt. Hierbij zijn ook extreme situaties doorgerekend.

Een landaanwinning heeft geen effecten op de (extreme) waterstanden en golfhoogten ter plaatse van de waterkeringen die insprekers noemen. Een landaanwinning kan wel effecten hebben op de optredende staande golven in het havenbekken, de zogenaamde seiches. Naar deze effecten is onderzoek uitgevoerd. Hieruit blijkt dat nergens in het havenbekken problemen optreden met de veiligheid ten gevolge van een verandering in seiches.

De landaanwinning heeft geen invloed op de zeespiegelstijging. Dit is een autonoom proces. Een Landaanwinning heeft wel effect op de stroming en morfologische ontwikkeling in het noordelijk deel van de Haringvlietmonding. Aanvullend onderzoek hiernaar (zie paragraaf 6.6.2) heeft dit nog eens bevestigd: er zijn geen effecten van een landaanwinning te verwachten op de waterstanden voor de kust van Goeree.

De voorspelling van de effecten van de landaanwinning op het kustonderhoud zijn gebaseerd op een aantal studies naar veranderingen van de morfologie (hoogteligging) van de kustzone. Hieruit blijkt dat er weinig veranderingen zullen optreden in de onderhoudsbehoefte van de omliggende kustvakken. Specifiek voor Delfland geldt dat bij referentieontwerp 2 de onderhoudsbehoefte in eerste instantie iets zal afnemen. Er treedt wel een verschuiving op van het onderhoud. De plaats waar het meeste onderhoud plaats zal vinden verschuift naar het noorden. Uit onderzoek is gebleken dat er bij referentieontwerp I geen veranderingen optreden in het kustonderhoud van Delfland.

Er wordt vanuit gegaan dat de zeespiegel in de komende eeuw met 60 cm zal stijgen. Dijken en duinen dienen te voorkomen dat Zuidwest-Nederland onder water loopt. Van de dijken wordt om de vijf jaar getoetst of ze nog

voldoen aan de geldende normen. Wanneer dit niet het geval is, worden ze aangepast. Bij de hoogteligging van de referentieontwerpen van de landaanwinning is rekening gehouden met de zeespiegelstijging.

Effecten op het Slijkgat

In de Haringvlietmonding zullen mogelijk twee belangrijke ingrepen worden uitgevoerd: de landaanwinning en het openen van de Haringvlietsluizen. Deskundigen menen dat de landaanwinning vooral invloed zal hebben op het noordelijk deel van de Haringvlietmond. Het openen van de sluizen zal van invloed zijn op het zuidelijke deel. Aanvullende modelstudies, waarvan de resultaten nog niet in het MER Landaanwinning zijn meegenomen, bevestigen dit. Dit betekent dat de ontwikkeling van het Slijkgat vooral wordt beïnvloed door het openen van de Haringvlietsluizen.

Uit de bovengenoemde studies komt naar voren dat als gevolg van de beide ingrepen, de diepte van het zeegebied voor de sluizen zal toenemen. Het Slijkgat zelf zal dieper worden. Dit betekent dat de noodzakelijke diepte voor schepen behouden zal blijven en waarschijnlijk zelfs zal verbeteren. De exacte toekomstige diepte en de precieze toekomstige ligging van het Slijkgat zijn niet geheel zeker. Verwacht wordt dat het Slijkgat op ongeveer de huidige plaats zal blijven liggen.

Kwaliteitsvermindering stranden

Het strand van Oostvoorne is als gevolg van de aanleg van de huidige Maasvlakte minder aantrekkelijk geworden voor strandrecreatie door de verhoging van het slibgehalte en vermindering van de branding. Volgens berekeningen die zijn uitgevoerd in het kader van het MER zal als gevolg van de landaanwinning de kwaliteit van het strand van Oostvoorne verslechteren. Aanvullend onderzoek naar de morfologische ontwikkeling van het gebied

bevestigt dit. Naar verwachting zal de recreatieve kwaliteit van de stranden van Rockanje en van Ouddorp goed blijven.

De vormgeving van de zeewering voor de landaanwinning zal in het projectenspoor worden uitgewerkt. De behoefte aan zandsuppletie, de invloed op de ontwikkeling van de Voordelta en de mogelijkheden voor recreatie zullen hier een onderdeel van vormen. Bij een zachte zeewering is het onvermijdelijk dat er regelmatig suppletie plaatsvindt om de zeewering in stand te houden. De suppletie vindt echter voornamelijk plaats op de zuidwestpunt van de zeewering en gedeeltelijk op de westkust. Het zuidelijke recreatiestrand kan (grotendeels) zonder suppleties. Daarnaast vindt het grootste deel van de suppleties plaats in voor badgasten onaantrekkelijke seizoenen (herfst, winter, vroege lente). Overigens geldt ook voor een groot deel van de andere stranden in de regio dat er suppleties plaatsvinden. Daarbij wordt ook rekening gehouden met de strandrecreatie.

Belemmeringen voor de visserij

Voor de opmerkingen ten aanzien van het verlies van visgronden wordt verwezen naar paragraaf 4.5 (nadeelcompensatie) en 6.1 (kosten-batenanalyse). Het gebied waar suppleties worden uitgevoerd is relatief klein ten opzichte van de totale oever van de landaanwinning. Bovendien zal een deel van de suppleties als strandsuppleties plaatsvinden. Het effect op de visserij zal daarom lokaal zijn en slechts tijdelijk (op het moment van uitvoeren van de suppleties). In het MER over de zandwinning zullen de effecten van de zandwinning op de visserij nader in kaart worden gebracht.

Monitoringsprogramma

Voor de opmerkingen over monitoring van de effecten van de landaanwinning op kust en zee wordt verwezen naar paragraaf 4.5 (monitoring en evaluatie). In alle berekeningen van de

Hoofdstuk 6 Toelichting en motivering bij Landaanwinning

effecten van de landaanwinning op kust en zee is rekening gehouden met verschillende scenario's voor het spuiregime van de Haringvliet-sluizen. De besluitvorming over het beheer van de Haringvliet-sluizen heeft inmiddels plaatsgevonden. Dit vormt voor PMR een randvoorwaarde. Er is daarbij besloten om in 2015 het scenario 'getemd getij' toe te passen. De Haringvliet-sluizen zullen gefaseerd worden geopend. De sluizen zullen in 2005 eerst op een 'kier' worden gezet. Hierbij wordt een uitgebreid monitoringsprogramma uitgevoerd om de effecten ervan te volgen. Indien zou blijken dat de opening andere effecten heeft dan in het MER Haringvliet-sluizen is voorzien, kan alsnog worden besloten om de voorziene verdere opening van de sluizen uit te stellen of op een andere manier te laten plaatsvinden.

Keuze harde of zachte zeewering

De definitieve keuze voor een deels harde zeewering zal worden gemaakt in het projectenspoor. Met een deels harde zeewering kan de suppletiebehoefte worden gereduceerd. Uit aanvullend onderzoek is inmiddels gebleken dat een harde zuidwestpunt niet van invloed is op de morfologische ontwikkelingen in de Haringvlietmonding (zie paragraaf 6.3). Middels een effectenstudie zal moeten worden aangetoond dat het uiteindelijke ontwerp van de landaanwinning geen groter negatief effect op de duinen heeft dan de referentieontwerpen.

De Slufter

Voor de MER-deelnota landaanwinning is berekend welke invloed een landaanwinning heeft op de stroomsnelheid en -richting van het grondwater. Dit zou namelijk een volgeffect kunnen hebben op de verspreiding van stoffen afkomstig uit de Slufter. Uit het onderzoek blijkt dat er waarschijnlijk een kleine verhoging van de verspreiding van stoffen uit de Slufter plaats zal vinden. Dit blijft echter ruim binnen de hiervoor gestelde norm.

Slib en Waddenzee

In de MER-deelnota landaanwinning is aangekondigd dat nader onderzoek naar de effecten van de aanleg van de landaanwinning op het slibtransport naar de Waddenzee in het kader van PKB-plus deel 3a zal worden uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek zijn gemeld in paragraaf 6.6.2. Hieruit concludeert het kabinet dat de onzekerheid ten aanzien van de effecten van de aanleg van de landaanwinning op het slibtransport naar de Waddenzee wel verminderd is, maar nog niet geheel is weggenomen. Tegelijkertijd wordt geconstateerd dat de effecten van het veranderd spuiregime van de Haringvliet-sluizen, waartoe reeds is besloten, tegengesteld zijn aan de eventuele effecten van de landaanwinning, waardoor het netto resultaat waarschijnlijk klein zal zijn. Tenslotte constateert het kabinet dat er op dit moment onvoldoende informatie is over de relatie tussen het slibtransport en het ecologisch systeem van de Waddenzee. Uit expertjudgment blijkt dat verder aanvullend onderzoek door middel van modelberekeningen weinig van deze onzekerheid zal kunnen wegnemen.

E.e.a. betekent dat op dit moment de wetenschappelijke kennis ten aanzien van de effecten van de landaanwinning op de ecologie van de Waddenzee beperkt is en dat ook binnen een afzienbare tijd niet kan worden verwacht dat nieuwe gegevens beschikbaar zullen zijn.

De natuurwaarden van de Waddenzee vragen om een behoedzame benadering, mede gelet op het feit dat de Vogel- en Habitatrichtlijn op dit gebied van toepassing is. De fasering van de aanleg van de landaanwinning maakt dit ook mogelijk. De invloed van de landaanwinning op het slibtransport en op het ecosysteem van de Waddenzee zal in het monitoringsprogramma van de landaanwinning worden opgenomen.

Daarbij moet rekening worden gehouden met het feit dat er sprake is van een zeer dynamisch systeem, waarin voortdurend veranderingen plaatsvinden. Indien blijkt dat er significante negatieve effecten op de Waddenzee optreden, zullen vanuit de verplichtingen van de Vogel- en Habitatrichtlijn mitigerende en compenserende maatregelen moeten worden getroffen.

6.7 Zandwinning

6.7.1 Inspraak

Algemeen

Verscheidene partijen menen dat de effecten van de zandwinning niet voldoende en op een te algemeen niveau zijn onderzocht (onder andere Gemeente Goedereede, Natuurmonumenten-Het Zuid-Hollands Landschap, Productschap Vis en Stichting De Noordzee). Door provincie Zuid-Holland, Natuurmonumenten-Het Zuid-Hollands Landschap en Stichting De Noordzee wordt gesteld dat het onaanvaardbaar is om de zandwinning als een concrete beleidsbeslissing op te nemen. Natuurmonumenten-het Zuid-Hollands Landschap vindt ook dat de mitigatie en compensatie van de zandwinning onvoldoende is onderzocht. Stichting De Noordzee verbaast zich erover dat er geen meest milieuvriendelijk alternatief voor zandwinning is opgenomen.

Zandwinning in relatie tot de Habitatrichtlijn

Volgens Natuurmonumenten-Het Zuid-Hollands Landschap voldoet de concrete beleidsbeslissing over zandwinning niet aan de Habitatrichtlijn.

MER-zandwinning in relatie tot de PKB-plus.

Een aantal partijen, waaronder de Stichting Duinbehoud, vindt dat een MER-zandwinning integraal onderdeel dient uit te maken van de PKB-procedure. Natuurmonumenten-Het Zuid-

Hollands Landschap en Stichting De Noordzee vragen om de beslissing over de zandwinning niet door te schuiven naar de op te stellen uitvoerings-MER.

Begrenzing zoekgebied

Stichting De Noordzee en Stichting Duinbehoud verzoeken als begrenzing van het zoekgebied voor zandwinning de reële, fysieke 20 m-NAP lijn aan te houden als grens in plaats van de doorgetrokken 20 m-NAP lijn. De Stichting De Noordzee en de Stichting Natuur en Landschap Voorne-Putten wijzen erop dat er binnen het wingebied 'ondergedoken zandbanken' liggen, die tot het Habitatgebied behoren. Deze dienen van zandwinning uitgesloten te worden, met inachtneming van de 2 kilometer bufferzone. De Stichting Duinbehoud pleit ervoor dat er geen zand mag worden gewonnen op locaties waar een hoge biomassa aan bodemdieren aanwezig is. De Stichting De Noordzee vraagt zich af waarom een zoekgebied met een straal van 30 kilometer is gebruikt.

Koppeling winning beton- en metselzand en zandwinning voor Landaanwinning

Het wordt onjuist gevonden dat in een beslissing van wezenlijk belang de winning van ophoogzand voor de landaanwinning verbonden wordt met de winning van beton- en metselzand. Onder andere de Gemeente Goedereede, Natuurmonumenten-Het Zuid-Hollands Landschap verzoeken deze koppeling niet door te voeren. Stichting De Noordzee wijst erop dat een effectbeschrijving van de winning van beton- en metselzand ontbreekt. Ook zijn de cumulatieve effecten van de winning van ophoogzand en beton- en metselzand niet onderzocht.

Het bedrijf Smals Grind en Zandexploitatie meent dat bij het zoekgebied onvoldoende rekening is gehouden met het voorkomen van

beton- en metselzand. Mogelijk komt dit niet voor binnen de 30 km, maar wel niet ver daarbuiten.

Compensatie van zandwinning

Het Productschap Vis vindt het onaanvaardbaar dat de compensatie van de permanente effecten van de zandwinning wordt gekoppeld aan (de omvang van) het zeereservoir. Natuurmonumenten-Het Zuid-Hollands Landschap is van mening dat de effecten van de verbreding van vaarwegen, de verlegging van de vaargeulen en de aanleg van de stroomverlammingskuil moeten worden onderzocht en zo nodig moeten worden gecompenseerd.

Zandwinning beperken tot interne winning

Natuurmonumenten-Het Zuid-Hollands Landschap pleiten ervoor zandwinning te beperken tot interne winning en verbreding van de vaargeul. Stichting De Noordzee acht het ook mogelijk daartoe de zandwinning te beperken. Het Wereld Natuurfonds pleit ervoor in de PKB-plus op te nemen onder welke randvoorwaarden zand voor de landaanwinning en de natuurcompensatie gewonnen mag worden.

6.7.2 Advisering

De Commissie m.e.r. beveelt aan te bezien in hoeverre in lopend onderzoek - zoals het project Loswal-Noord - en toekomstig onderzoek maatregelen kunnen worden getroffen voor het genereren van meetgegevens die deze zekerheid over de gevolgen van zandwinning kunnen vergroten. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om gegevens waarmee modellen kunnen worden gevalideerd.

De wettelijke MER-adviseur van het ministerie van LNV constateert dat in de MER-deelnota Landaanwinning een diepgaand onderzoek naar de effecten van de zandwinning ontbreekt.

Zonder deze effecten in beeld gebracht te hebben kan naar zijn oordeel niet tot een volledig afgewogen besluit, dat nodig is in het kader van de nee, tenzij-afweging, worden gekomen.

6.7.3 Standpunt kabinet

Algemeen

Naar aanleiding van de inspraak en het advies van de commissie m.e.r. heeft het kabinet de beleidsuitspraken over de zandwinning aangepast. De aanpassingen hebben betrekking op het voorkomen van negatieve effecten op beschermde natuurwaarden en het streven werk met werk te maken (bij winning beton- en metselzand en werken ten behoeve van de toegankelijkheid van de Rotterdamse haven). Binnen de gegeven randvoorwaarden en het zoekgebied zal in het MER voor de ontgrondingsvergunning de zandwinning nader uitgewerkt worden. In dit MER zal worden onderzocht welke zandwinlocaties in aanmerking komen en welke zandwintechnieken het meest geëigend zijn.

De mogelijke effecten van de zandwinning zijn voorafgaand aan de MER-deelnota Landaanwinning uitgebreid weergegeven in het kader van de Integrale Projectnota Landaanwinning (11). Hierin wordt een breed scala aan effecten beschreven, waaronder waterkwaliteit, waterbeweging, morfologie, sedimenttransport, kustverdediging, natuurwaarden en ecologisch functioneren van de Noordzee. Een belangrijk deel van de effecten kunnen pas meer in detail worden onderzocht bij de nadere uitwerkingen van de plannen voor de landaanwinning en zandwinning. Deze nadere effectbeschrijving zal onderdeel uitmaken van het MER, dat in het kader van de vergunningaanvraag zal worden opgesteld.

Mede naar aanleiding van de inspraak-reactie, dat het onaanvaardbaar is om de zandwinning als een concrete beleidsbeslissing op te nemen, is de concrete beleidsbeslissing in de PKB-plus nader aangescherpt. Met de nieuwe tekst en afbeelding geeft het kabinet nauwkeuriger aan waar wel en geen zandwinning zal plaatsvinden en welke randvoorwaarden daaraan worden gesteld.

Zandwinning in relatie tot de Habitatrictlijn

De beleidsbeslissing over zandwinning is aangescherpt met de bepaling dat deelgebieden van het zoekgebied van zandwinning worden uitgesloten als blijkt dat zandwinning daar significant negatieve effecten op Natura 2000 kan hebben. Daarom zal geen sprake zijn van een nee, tenzij-afweging in het kader van de Habitatrictlijn. Het zoekgebied voor de zandwinning ligt echter wel in de nationale Ecologische Hoofdstructuur. Gezien het compensatiebeleid dat op dit punt in ontwikkeling is, zal dit aspect bij het opstellen van het MER Zandwinning en bij de aanvraag van de vergunning in het kader van de Ontgrondingenwet nader uitgezocht moeten worden.

MER Zandwinning in relatie tot PKB-plus

Het kabinet heeft er in het kader van de PKB-plus/MER Mainportontwikkeling Rotterdam voor gekozen om een zoekgebied voor de zandwinning aan te wijzen en af te zien van een MER Zandwinning als integraal onderdeel van de PKB-plus. Het kabinet kiest voor een MER Zandwinning, die gekoppeld wordt aan de aanvraag van de vergunning in het kader van de Ontgrondingenwet.

Aan deze keuze liggen de volgende overwegingen ten grondslag:

- Het zal nog geruime tijd duren voordat de zandwinning zal plaatsvinden (niet voor 2005). Aangezien het beleid voor zandwinning en de zandwintechnieken om milieuschade te voorkomen volop

in ontwikkeling zijn, is het aannemelijk dat beleidsuitspraken uit de PKB-plus voor PMR achterhaald zouden zijn op het moment dat deze operationeel worden. Bij besluitvorming over de te gebruiken methoden en technieken voor zandwinning zullen ook de gegevens worden betrokken uit een proefproject grootschalige zandwinning, zoals door de Commissie m.e.r. is gesuggereerd

- De referentieontwerpen voor de landaanwinning geven te weinig richting aan het opstellen van een zandwinplan dat voldoet aan de eisen van de Ontgrondingenwet.

Afgezien van deze overwegingen is er geen juridische basis dat het MER Zandwinning een integraal onderdeel dient te zijn van de PKB-plus. De aanwijzing van de begrenzing van een zandwingebied - zoals geformuleerd in de concrete beleidsbeslissing - is niet m.e.r.-plichtig op grond van het Besluit-m.e.r. Volgens het Besluit-m.e.r. is pas sprake van m.e.r.-plicht wanneer een ontgrondingsvergunning wordt aangevraagd voor een concrete zandwinlocatie van 500 hectare of groter.

Aangezien er voor gekozen is af te zien van een MER Zandwinning als onderdeel van de PKB-plus voor PMR is op dit moment het opstellen van een meest milieuvriendelijk alternatief voor zandwinning niet aan de orde.

Begrenzing zoekgebied zandwinning

De beleidsuitspraken in de PKB-plus over begrenzing van het zoekgebied voor zandwinning zijn aangepast, zodat deelgebieden in het zoekgebied worden uitgesloten waar sprake kan zijn van significant negatieve effecten op beschermde habitats en of beschermde soorten van Natura 2000. Wel wordt in de PKB-plus de doorgetrokken 20 m -NAP lijn met inachtneming van de 2 kilometer bufferzone gehand-

Hoofdstuk 6 Toelichting en motivering bij Landaanwinning

haafd. De 20 m -NAP lijn is eveneens uitgangspunt bij de begrenzing van de Vogel- en Habitatrichtlijngebieden. De inachtneming van 2 kilometer bufferzone en de toegevoegde bepalingen in de beleidsbeslissingen bieden voldoende zekerheden om significant negatieve effecten op Natura 2000 te voorkomen.

Koppeling winning beton- en metselzand en zandwinning

Het koppelen van de winning van beton- en metselzand aan de zandwinning vloeit voort uit het beleid van Rijkswaterstaat om indien mogelijk werk met werk te maken. De effectbeschrijving van de winning van beton- en metselzand zal op hoofdlijnen onderdeel vormen van het MER Beton- en metselzand. Op het moment dat concrete zandwinplannen opgesteld kunnen worden, zullen de (cumulatieve) effecten meer in detail onderzocht kunnen worden. Of er beton- en metselzand voorkomt in of nabij het zoekgebied dat in de PKB-plus staat aangegeven, is nog onbekend en onderwerp van onderzoek. Overigens zijn bij de mogelijke winning van beton- en metselzand de randvoorwaarden uit de PKB-plus van toepassing met betrekking tot het voorkomen van negatieve effecten op beschermde natuurwaarden.

Gezien de gewenste koppeling is de beleidsbeslissing voor de zoeklocatie van de zandwinning zodanig aangepast, dat eventueel ook locaties buiten de straal van 30 km in overweging genomen kunnen worden wanneer een gecombineerde winning van ophoogzand en beton- en metselzand mogelijk is.

Zandwinning beperken tot interne winning

De mogelijkheden voor interne winning van zand zijn sterk afhankelijk van het definitieve ontwerp van de landaanwinning. Dit wordt in het projectenspoor nader uitgewerkt. Streven is evenwel om mede vanuit kostenoverwegingen zoveel mogelijk werk met werk te maken met

het zand dat vrijkomt bij onder meer het verdiepen en verbreden van de vaargeul. In hoeverre dit toereikend is voor het realiseren van de landaanwinning, zal blijken uit de nadere uitwerkingen.

Randvoorwaarden zandwinning

Aan de PKB-plus is een aantal randvoorwaarden toegevoegd waardoor effecten op beschermde natuurwaarden uit Natura 2000 voorkomen worden. Tevens is een bepaling opgenomen dat een ontgrondingsvergunning voor een bepaalde periode verstrekt wordt, zodat de leerervaringen van een zandwinning middels aanvullende randvoorwaarden in opvolgende ontgrondingsvergunningen opgenomen kunnen worden.

Gevolgen visserij

De effecten van de zandwinning op de visstand zijn zover mogelijk en op basis van de huidige inzichten beschreven in de MER-deelnota Landaanwinning. In het MER voor de vergunningaanvraag in het kader van de Ontgrondingenwet zullen de effecten van de zandwinning op de visserij nader in kaart worden gebracht. Indien sprake is van aantoonbare schade aan de visserij of andere sectoren, kan aanspraak gemaakt worden op nadeelcompensatie.

6.8 Verkeer en vervoer

6.8.1 Inspraak

Doorstroming A15 en andere doorgaande wegen

Bij een aantal insprekers, waaronder de gemeente Rozenburg, de gemeente Schiedam, de Bewoners Belanghebbenden Groep Moerdijk-Zandvliet en het Waterschap De Brielse Dijkkring bestaat vrees voor overbelasting van de infrastructuurbundel A15, de omliggende wegen (A4, Beneluxtunnel)

en de achterlandverbinding richting Antwerpen. Insprekers doen voorstellen om de capaciteit van met name de A15 te vergroten of veranderingen van andere infrastructuur zoals de Spijkenisserbrug (Stichting De Bomenridders).

Verkeersdrukte op Voorne-Putten

Een aantal insprekers, waaronder de Stichting tot behoud van het huidige Rijnmondgebied, de gemeenten Westvoorne en Goedereede, camping Ketjil en Waterschap De Brielse Dijkkring hebben zorg over het sluipverkeer op Voorne-Putten. Dit is naar de mening van de insprekers in de huidige situatie al een probleem en de vrees bestaat dat het sluipverkeer zal verergeren na de aanleg van de landaanwinning. Ook vrezen de gemeente Goedereede en de Bewoners Belanghebbenden Groep Moerdijk-Zandvliet dat de zogenaamde dammenroute (de N57) een belangrijke, maar ongewenste rol gaat vervullen in het achterlandtransport vanaf de landaanwinning.

Bereikbaarheid landaanwinning voor binnenvaart en de zeescheepvaart

De Stichting De Bomenridders, Deltalinqs, de Kamer van Koophandel Rotterdam, Consept en Schuttevaer spreken hun zorg uit over de bereikbaarheid van de landaanwinning voor de binnenvaart. Als problemen worden genoemd de toegankelijkheid van de landaanwinning voor binnenvaart en short sea en een aantal andere knelpunten op de vaarroute naar de landaanwinning.

Bereikbaarheid landaanwinning per spoor

Een inspreker meent dat het achterlandtransport van en naar Duitsland via de Betuwe-route of richting Antwerpen onvoldoende geregeld is. Het Recreatieschap Voorne/Putten/Rozenburg stelt voor te onderzoeken of de Havenspoorlijn mede gebruikt kan worden voor personenvervoer.

Afwikkeling van goederenstromen via de

achterlandverbindingen

Bewoners Belanghebbenden Groep Moerdijk-Zandvliet, de gemeente Westvoorne en de Kamer van Koophandel Rotterdam menen dat er in de PKB-plus en het MER te weinig maatregelen zijn opgenomen, die een efficiënte afwikkeling van goederenstromen garanderen. De Kamer van Koophandel Rotterdam meent dat het imago van Rotterdam wordt geschaad als een landaanwinning wordt aangelegd die minder goed bereikbaar is dan het bestaande gebied.

Calamiteiten en veiligheid

Een aantal insprekers, waaronder de gemeente Westvoorne, wijst erop dat er in geval van calamiteiten weinig vluchtroutes vanaf Voorne-Putten zijn. Ook wordt gesteld dat niet aan de nieuwe veiligheidscontouren kan worden voldaan.

Verouderde gegevens

In het MER zijn volgens Koninklijke Schuttevaer verouderde gegevens gebruikt voor de aandelen van vervoer per spoor en per binnenvaart. Hiermee wordt de rol van de binnenvaart onderschat.

6.8.2 Aanvullend onderzoek

Nautische toetsing referentieontwerpen

In PKB-plus, deel 1, is een nautische toetsing van beide referentieontwerpen aangekondigd. Hoofdvraag bij dit onderzoek was of de ontwerpen uit veiligheidsoptiek aanvaardbaar zijn of op een aanvaardbaar niveau kunnen worden gebracht. Het uitgevoerde onderzoek heeft aangetoond dat behoud van de huidige hoge mate van veiligheid mogelijk lijkt, maar niet in alle gevallen te combineren is met behoud van de huidige vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer.

Behoud van het huidige hoge veiligheids-

Hoofdstuk 6 Toelichting en motivering bij Landaanwinning

niveau voor de scheepvaart is een voorwaarde voor verdere ontwikkeling van de mainport. Om de huidige nautische veiligheid te waarborgen dient:

- Voldoende manoeuvreerruimte beschikbaar te zijn voor zowel zeevaart als binnenvaart.
- Indien noodzakelijk een combinatie van operationele en infrastructurele maatregelen genomen te worden, waarbij gedacht kan worden aan verkeersregulatie, intensieve sleepboothulp en beloodsing en het opleggen van toegangsrestricties met betrekking tot vaarsnelheid, stroming, wind en zicht.

De conclusie van het onderzoek is dat de benodigde operationele maatregelen om de veiligheid te waarborgen de vlotte bereikbaarheid van nieuwe én bestaande gebieden kunnen verminderen.

6.8.3 Standpunt kabinet

Doorstroming A15 en andere doorgaande wegen

Het wegverkeer van en naar de landaanwinning zal worden afgewikkeld via de A15. Voor de capaciteitsvergroting van de A15 wordt een aparte procedure doorlopen. Onlangs is het standpunt ingenomen ten behoeve van het opstellen van het Ontwerp Tracébesluit A15 Maasvlakte-Vaanplein. Er is gekozen voor het benuttingsalternatief. Dit alternatief heeft op het wegvak Hoogvliet-Spijkenisse iets minder capaciteit dan waar in het MER van uit werd gegaan.

Met het realiseren van de capaciteitsvergroting van de A15 wordt ook de achterlandverbinding over de weg de komende jaren verbeterd. Dit is echter geen onderdeel van PMR. Opmerkingen over de noodzaak tot aanpassing van de A15 en over de vormgeving van deze aanpassing (bruggen en tunnels,

scheiden van verkeersstromen) horen in de procedure voor de A15 thuis.

Het benuttingsalternatief van de A15 zal leiden tot een sterke vermindering van de files op deze weg. Hierdoor zal het sluipverkeer op Voorne-Putten en Goeree-Overflakkee afnemen. Bij verdergaande autonome groei van het autoverkeer en volledige benutting van de ruimte op de landaanwinning zullen er mogelijk weer knelpunten ontstaan op het traject Hoogvliet-Spijkenisse. Deze ontwikkelingen spelen zich echter af op de lange termijn. Er zijn mogelijkheden aanwezig om de capaciteit van de A15 verder uit te breiden.

Verkeersdrukte op Voorne-Putten

Uit verkeerstellingen blijkt dat de capaciteit van de N57 op dit moment over de gehele dag genomen groot genoeg is. De knelpunten die nu op de N57 en de N218 wordt ondervonden zijn het gevolg van pieken in het verkeersaanbod. Dit kan bijvoorbeeld komen door sluipverkeer op momenten dat er files zijn op de A15. Door de capaciteitsvergroting van de A15 zal het sluipverkeer op Voorne-Putten de komende jaren naar verwachting sterk afnemen. Uit de studies naar de A15 blijkt ook dat de aantrekkelijkheid van de dammenroute voor verkeer richting Antwerpen door de aanpassingen van de A15 zal afnemen. Hierbij is geen rekening gehouden met de ontwikkeling en in gebruikname van de containerterminal in de haven van Vlissingen. In toekomstige studies zal hiermee wel rekening worden gehouden.

Bereikbaarheid landaanwinning voor binnenvaart

De PKB-plus voorziet in het scheppen van voldoende ruimte voor een goede aansluiting van de landaanwinning op de bestaande infrastructuur van de binnenvaart.

Aan de eis vanuit de binnenvaart dat de

bereikbaarheid voor alle soorten binnenvaartschepen moet worden gewaarborgd zal niet per definitie kunnen worden voldaan. Vanwege de grote wateroppervlaktes die bij de landaanwinning voor de zeevaart zijn vereist, kunnen met name de kleine, traditionele binnenvaartschepen hinder ondervinden van golven. Wel wordt uiteraard gestreefd naar een optimale bereikbaarheid voor de binnenvaart. In de PKB-plus is hiervoor de volgende beslissing van wezenlijk belang opgenomen:

‘Voor de toegang voor de zeevaart en de verbinding voor de binnenvaart naar het achterland wordt zodanig ruimte gereserveerd en zodanig maatregelen genomen dat de huidige veilige afwikkeling van de scheepvaart in combinatie met een vlotte bereikbaarheid voor de bestaande en nieuwe havengebieden wordt bereikt.’

Deze is ten opzichte van PKB, deel 1, licht gewijzigd als gevolg van het nader nautisch onderzoek, waarvan de resultaten zijn samengevat in paragraaf 6.8.2.

Met betrekking tot het voorzien in een eigen toegang voor de binnenvaart tot de landaanwinning geldt dat sinds 1994 een ontwerp-proces is doorlopen waarbij alle disciplines een rol hebben gespeeld en waarbij een groot aantal studies is uitgevoerd naar de ontsluiting van de landaanwinning via alle modaliteiten. Al de hierbij verworven kennis is gebruikt bij het opstellen van de referentieontwerpen. In het MER is aangegeven dat het doortrekken van het Hartelkanaal niet in de referentieontwerpen is opgenomen, met name vanwege de ingewikkelde infrastructurele maatregelen (extra bruggen en dergelijke) en de hoge kosten en lange bouwtijd hiervan.

Over de vrije doorvaart voor binnenvaartschepen naar de landaanwinning, waar vanuit de binnenvaartsector om wordt gevraagd, kan worden gezegd dat een optimale aansluiting

op de huidige infrastructuur voor alle vervoerswijzen een eis geweest bij het ontwerp van de referentieontwerpen. De bereikbaarheid van industriële terreinen maakt de aanleg van een brug in bepaalde gevallen onvermijdelijk. Als uitgangspunt voor het ontwerp van de bruggen wordt uitgegaan van minimaal Rijnvaarthoogte. In het projectenspoor wordt de ontsluiting van de landaanwinning voor de binnenvaart nader onderzocht.

Nautische veiligheid

Veiligheid staat voor het kabinet voorop.

Uit het verrichte onderzoek naar nautische veiligheid blijkt dat om de huidige veiligheid te waarborgen een aantal maatregelen genomen zal moeten worden. De hiermee gepaard gaande kosten en negatieve effecten op de concurrentiepositie van de haven dienen geminimaliseerd te worden. De vereiste maatregelen en de effecten op de vlotte bereikbaarheid zullen in het projectenspoor worden uitgewerkt.

In PKB deel 1, ging het kabinet er nog van uit dat een evenaring van het huidige niveau van veiligheid in combinatie met behoud van de huidige vlotte bereikbaarheid mogelijk was. Het kabinet heeft gezien het uitgevoerde onderzoek, waaruit gebleken is dat behoud van de huidige vlotte bereikbaarheid niet onder alle omstandigheden gewaarborgd is, de tekst hieraan aangepast.

Bereikbaarheid landaanwinning per spoor

Eventuele aanpassingen aan de Haven-spoorlijn, de Betuweroute in het algemeen of aan andere delen van het spoorwegnet vallen buiten PMR.

Afwikkeling van goederenstromen via de achterlandverbindingen

In de PKB deel 1 is over de afwikkeling van goederenstromen de volgende passage opgenomen: ‘Om een optimale modal split te kun-

Hoofdstuk 6 Toelichting en motivering bij Landaanwinning

nen realiseren moet de landaanwinning direct bereikbaar zijn voor zeegaande schepen en beschikken over voorzieningen voor de binnenvaart en over optimale achterlandverbindingen voor spoor, binnenvaart pijpleiding en weg'. (paragraaf 9.2.3. PKB deel 1).

De landaanwinning zal zodanig ontworpen worden dat een snelle afwikkeling van goederen mogelijk is. Bij het opstellen van de referentieontwerpen is gezocht naar een optimale combinatie van de bereikbaarheid per zeeschip, binnenvaartschip, spoor, pijpleiding en weg, waarbij de daarbij benodigde infrastructuur elkaar zo min mogelijk belemmeren.

Het kabinet meent dat met de nu genomen beleidsbeslissingen voldoende zekerheden worden gegeven voor een efficiënte afwikkeling van goederenstromen en een goede bereikbaarheid.

Calamiteiten en veiligheid

Uit onderzoek in het kader van de MER-deelnota Landaanwinning blijkt dat de bedrijven op de landaanwinning geen toename van het veiligheidsrisico in de nabijgelegen woonkernen veroorzaken. De risico's van het transport van gevaarlijke stoffen van en naar de landaanwinning zijn eveneens onderzocht. De effecten zijn beschreven in de MER-deelnota Landaanwinning en samengevat in het MER Hoofdrapport. Uit de diverse studies is naar voren gekomen dat de toename van het transport van gevaarlijke stoffen niet leidt tot nieuwe knelpunten. Eventuele huidige knelpunten in de (nood)ontsluiting van Westvoorne zijn geen onderdeel van PMR.

Verouderde gegevens

In het kader van het MER is op basis van gegevens tot en met 1995 een schatting gemaakt van de autonome ontwikkeling tot en met 2010. Inmiddels zijn de gegevens bekend tot en met 1999. In die periode is het aandeel

binnenvaart in de modal split inderdaad toegenomen, zoals Schuttevaer impliciet aangeeft.

De feitelijke ontwikkeling van de modal split komt echter ongeveer overeen met de ontwikkeling, zoals in het MER onder de autonome ontwikkeling is beschreven.

6.9 Milieu-effecten

6.9.1 Inspraak

Algemeen

Verschillende sprekers, waaronder de Stichting De Bomenridders en de gemeente Rozenburg, verwachten negatieve milieu-effecten van de bedrijvigheid van een landaanwinning en van de verdere intensivering van de huidige Maasvlakte en het overig havengebied. Door de havenuitbreiding komt er nog meer spoorvervoer en meer verkeer over de A15 met bijbehorende overlast en risico's, brengen zij naar voren. Met name de geluidshinder, de uitstoot van CO₂, NO_x en fijn stof, de risico's van gevaarlijke transporten en de stankhinder, die hier het gevolg van zijn, worden als bezwaarlijk ervaren. Bovendien is de gemeente Rozenburg van mening dat aan deze toename van de milieubelasting in het MER geen specifieke aandacht wordt geschonken. In het MER wordt voor de effecten aansluiting gezocht bij reeds bestaande projecten, terwijl daar de milieubelasting van PMR niet in de uitwerking en besluitvorming wordt meegewogen.

De bewonersvereniging De Oude Hoek is van mening dat met de landaanwinning een definitieve disbalans dreigt te ontstaan in het huidige toch al wankel evenwicht tussen wonen, werken, recreëren en natuur en milieu in en om Hoek van Holland. Maatregelen die overlast beogen tegen te gaan of te verminderen, halen niet de beoogde doelstellingen. Voorlopig is de conclusie, waarbij de vereniging

verwijst naar het Deltaplan Geluid, dat de overlast alleen nog maar zal toenemen.

Een inspreker memoreert dat de leefomgevingskwaliteit in Voorne-Putten, Rozenburg en Goeree-Overflakkee onder druk staat, terwijl de bewoners geen baat hebben bij het deelproject 750 hectare natuur- en recreatiegebied of bij de maatregelen om natuurschade te mitigeren en compenseren. Bovendien geeft de Stichting tot behoud van het huidige Rijnmondgebied aan dat als er al werknemers voor een landaanwinning gevonden kunnen worden, er op Voorne meer mensen komen wonen, waardoor de natuur en de gezondheid worden aangetast.

De Stichting tot behoud van het huidige Rijnmondgebied begrijpt niet dat Nederland CO₂ wil terugdringen en vervolgens een landaanwinning gaat bouwen die extra uitstoot geeft.

Meest milieuvriendelijke variant (MMV)

De provincie Zuid-Holland constateert dat in de PKB-plus is opgenomen dat de milieugevolgen van de landaanwinning niet groter mogen zijn dan de in het MER geconstateerde gevolgen van de beide referentieontwerpen. Niet is beargumenteerd waarom de beide referentieontwerpen tot norm zijn verheven. Evenmin wordt beargumenteerd waarom niet is uitgegaan van de meest milieuvriendelijke variant voor de landaanwinning die voor het MER is ontwikkeld. Dit zou wel moeten gebeuren. Daarnaast leven bij de provincie de volgende vragen:

- Hoe kunnen private partijen aan de gestelde milieunormen worden gehouden?
- Wat wordt onder effectenonderzoek verstaan?
- Wie voert een dergelijk onderzoek uit en wie beoordeelt het?
- Hoe wordt voorzien in de monitoring van de compensatie tijdens de realisatie van de landaanwinning?

Natuurmonumenten-Het Zuid-Hollands

Landschap pleiten voor het kwantificeren van de effectbeperking die met de meest milieuvriendelijke variant (MMV) te bereiken is.

De MMV wint daardoor aan realiteitswaarde en kan een rol spelen bij de besluitvorming.

Water

Natuurmonumenten-Het Zuid-Hollands Landschap pleiten ervoor in de PKB-plus als randvoorwaarde voor het projectenspoor op te nemen dat waterverontreiniging zal worden tegengegaan door het nemen van voorzorgsmaatregelen (waaronder riolering). Stichting De Noordzee mist de milieuverontreiniging van de zeescheepvaart in het MER en de PKB-plus. Het Hoogheemraadschap van Delfland pleit ervoor bij het project Industriële ecologie ook aandacht te besteden aan waterkwaliteitseisen, reductie van baggerproblematiek en inrichting van de waterhuishouding.

Geluid

De Wijkraad voor Pernis pleit ervoor dat het milieu in en om Pernis niet wordt aangetast door een landaanwinning. Bovendien pleiten de wijkraad en de deelgemeente Hoek van Holland ervoor dat de afspraken over geluid in het Geluidsconvenant Rijnmond-West (1997) en de Bestuursovereenkomst T+ (1992) gehandhaafd blijven en in de PKB-plus worden opgenomen. Volgens de bestuursovereenkomst T+ mag hogere ruimteproductiviteit in de containersector niet leiden tot hogere milieubelasting ten oosten van Pernis. De gemeente Westvoorne en de Wijkraad voor Pernis vinden dat er tevens een geluidsscherm dient te komen tegen het toenemend spoorweglawaai in Pernis. De gemeente Westvoorne en individuele burgers verzoeken schermen te plaatsen tegen de geluidsoverlast als gevolg van het verkeer over de Suurhoffbrug.

Natuurmonumenten-Het Zuid-Hollands Landschap pleiten ervoor in de PKB-plus als randvoorwaarde voor het projectenspoor op

Hoofdstuk 6 Toelichting en motivering bij Landaanwinning

te nemen dat de geluidsbelasting van de landaanwinning in de Voordelta binnen de 60 dB(A) en in de duinen binnen de huidige geluidsbelasting zal blijven.

Fijn stof

De Vereniging Verontruste Burgers van Voorne en de gemeente Westvoorne vinden dat er aandacht dient te worden geschonken aan fijn stof. De Europese normen voor fijn stof worden nu al overschreden. Dit zal alleen maar toenemen bij het ontwikkelen van de landaanwinning.

Licht en zichtbaarheid

De Vereniging Verontruste Burgers van Voorne, de Stichting Natuur en Landschap Voorne-Putten, Natuurmonumenten-Het Zuid-Hollands Landschap missen in het MER een effectvoorspelling van de invloed van licht van de toekomstige bedrijvigheid op de landaanwinning. De natuureffecten van de verlichting op de landaanwinning dienen in beeld te worden gebracht. Als randvoorwaarde voor het projectenspoor dient in de PKB-plus te worden opgenomen dat lichtvervuiling zoveel mogelijk tegengegaan zal worden.

6.9.2 Advisering

Ten aanzien van de milieu-effecten adviseert de Commissie m.e.r. om in PKB-plus, deel 3a, nader aan te geven hoe met de veiligheidsaspecten van risicovolle activiteiten op de landaanwinning - zoals LPG-aanlanding - wordt omgegaan. De Commissie constateert namelijk dat voor een eventuele vestiging van een LPG-terminal de veiligheidsaspecten in het MER niet met een 'worst case analyse' worden onderbouwd.

6.9.3 Standpunt kabinet

Algemeen

De effecten van (het gebruik van) de landaanwinning zijn in kaart gebracht. Bij het bepalen van de milieu-effecten van de landaanwinning is het handhaven van bestaande geluidafspraken als uitgangspunt gehanteerd. Om de effecten te beperken zijn mitigerende maatregelen en randvoorwaarden voor het projectenspoor geformuleerd. Bovendien dient de landaanwinning te worden ingericht, geëxploiteerd en beheerd volgens de principes van een duurzaam bedrijven-terrein. Hierdoor heeft het kabinet aangegeven dat men de kansen wil benutten die de landaanwinning biedt op het beperken van de CO₂-uitstoot.

Bij een duurzaam bedrijventerrein spelen aspecten als clustering van activiteiten en het toepassen van industriële ecologie. Vestiging van de bedrijven elders (in het buitenland) biedt deze kansen naar verwachting niet of in mindere mate. Bovendien moeten de bedrijven die zich op de landaanwinning vestigen, voor wat hun energieverbruik betreft, voldoen aan de eisen die de Wet milieubeheer daaraan stelt.

Tevens zijn in het bestaande haven- en industriegebied projecten voorzien die een verbetering van de leefomgevingskwaliteit in de regio Rijnmond nastreven. Zo wordt ter hoogte van Rozenburg de projecten 'Groene inrichting landtong Rozenburg' en 'Geluidreductie Calandspoorbrug' voorzien. Om de leefomgevingskwaliteit in Westvoorne te verbeteren is de 'Kwaliteitsimpuls gesloten Oostvoornse Meer' in het BRG-pakket opgenomen als onderdeel van het project Gebiedsgericht benadering.

Er wordt niet verwacht dat de landaanwinning zal leiden tot een verhoging van de verstedelijkingsdruk op Voorne. Het gaat om relatief arbeidsintensieve bedrijvigheid en bovendien geldt voor Voorne een restrictief beleid ten aanzien van woningbouw.

Van de bedrijven op de landaanwinning wordt geen structurele geurhinder verwacht. Door incidenten kan de bedrijvigheid op de landaanwinning leiden tot een lichte toename van het aantal stankklachten. De aard en omvang van de klachten hangen met name af van het soort chemie dat zich mogelijk op de landaanwinning vestigt. Echter er mag verwacht worden dat door uitvoering van beleid het aantal stankklachten in de regio zal afnemen.

De invloed van de bedrijven aan de lokale luchtkwaliteit ter hoogte van Hoek van Holland zal gering zijn en leiden tot een lichte verslechtering ten opzichte van de autonome ontwikkeling. De bedrijven op de landaanwinning zullen geen knelpunt ten aanzien van het aspect externe veiligheid veroorzaken. Bovendien zullen de bedrijven geen geluidbelasting groter dan 50 dB(A) in de woonomgeving van Hoek van Holland veroorzaken. Daarmee wordt voldaan aan de Wet geluidhinder.

Voor de landaanwinning moet echter nog op grond van de Wet geluidhinder bij de vaststelling van het bestemmingsplan een geluidzone worden vastgesteld, waarin maximaal toegestane geluidwaarden worden bepaald. Deze vaststelling is onderwerp van nadere uitwerking in het projectenspoor.

De effecten van het verkeer van en naar de landaanwinning op de bovenlokale luchtkwaliteit zijn beschreven in de MER-deelnota landaanwinning. Het kabinet erkent dat uitbreiding van het havenen industriegebied met een landaanwinning tot een toename van het wegverkeer op de A15 zal leiden. Zoals aangegeven in 6.8.3 sluit PMR voor de capaciteitsvergroting van de A15 inderdaad aan bij de procedure (Tracébesluit/MER A15), die hiervoor doorlopen is. In dat kader is gekozen voor de benuttings-

variant voor het tracé ten westen van het Vaanplein. Er worden maatregelen getroffen om de gevolgen van de capaciteitsvergroting voor de omgeving te beperken. Hierbij wordt niet alleen gekeken naar het aspect externe veiligheid, maar wordt ook de lokale luchtkwaliteit meegenomen. Deze variant heeft echter op het wegvak Hoogvliet-Spijkenisse iets minder restcapaciteit dan waar in het MER van uit is gegaan. Er wordt dan ook verwacht dat op termijn op dit wegvak knelpunten ontstaan.

Voor het spoorvervoer is aangesloten bij de studies en activiteiten die in het kader van de Betuweroute hebben plaatsgevonden. Die studies houden tot op zekere hoogte rekening met de realisatie van de landaanwinning. In het MER is voor de autonome ontwikkeling echter uitgegaan van de situatie zonder landaanwinning. Hierdoor worden de effecten van het spoorvervoer van en naar de landaanwinning inzichtelijk en kunnen ze vergeleken worden met de situatie zonder landaanwinning. Ook de risico's van het transport van gevaarlijke stoffen zijn onderzocht. De effecten zijn beschreven in de MER-deelnota landaanwinning en samengevat in het MER Hoofdrapport. Uit de diverse studies is naar voren gekomen dat de toename van het transport van gevaarlijke stoffen niet leidt tot verhoging van reeds aanwezige risico's.

Veiligheidsaspecten risicovolle activiteiten (reactie Commissie m.e.r.)

In het kader van het MER is onderzocht op welk deel van de landaanwinning de meest risicovolle chemische bedrijven gevestigd kunnen worden. Dit kan worden gezien als een worst case analyse voor externe veiligheid. Hierbij is voornamelijk uitgegaan van het deel van de landaanwinning waar in de figuren 3.5 en 3.7 van het hoofdrapport MER (pagina's 51 en 57) de vestiging van chemie is aangeduid. Bij deze berekening wordt een afstand aan-

Hoofdstuk 6 Toelichting en motivering bij Landaanwinning

gehouden van 500 m vanaf de gebieden van de landaanwinning waar extensieve recreatie zou kunnen plaatsvinden en van 1000 m van de gebieden waar intensieve recreatie zou kunnen plaatsvinden. Deze contouren zijn zodanig ruim gekozen, dat ook een LPG-aanlanding hierbinnen kan worden gerealiseerd. Bij de inrichting wordt rekening gehouden met de invloed van bedrijven met externe veiligheidsrisico's op de vestiging van andere bedrijven. Van het deel dat voor chemie is aangeduid kan voor ongeveer 40% worden benut voor de meest risicovolle installaties. In dit stadium van de planvorming is dan ook geen reden om vanuit oogpunt van externe veiligheid bepaalde typen installaties van vestiging op de Landaanwinning uit te sluiten.

In zijn algemeenheid geldt dat bij een concreet initiatief steeds zal worden onderzocht onder welke voorwaarden het betreffende initiatief kan worden ingepast. Hierbij worden de normale procedures doorlopen, onder andere de vergunningverlening in het kader van de Wet milieubeheer en de veiligheidsrapportages in het kader van het Besluit risico's zware ongevallen (BRZO).

De Meest-Milieuvriendelijke Variant

Voor het antwoord op de reacties, die ingaan op de meest milieuvriendelijke variant, wordt verwezen naar paragraaf 6.3.4.

Water

De bedrijven die zich op de landaanwinning vestigen, zullen moeten voldoen aan de eisen die in de Wet Verontreiniging Oppervlaktewater (WVO) en de Wet Milieubeheer staan. De baggerproblematiek staat los van de vestiging van bedrijven op de landaanwinning en het toepassen van industriële ecologie. De gevolgen van het uiteindelijke plan voor de landaanwinning op het onderhoudsbaggerwerk komen in het projectenspoor nader aan de orde.

De milieu-effecten van (zee)scheepvaart zijn beschreven in de MER-deelnota Landaanwinning.

Geluid

Bij het bepalen van de milieu-effecten van de landaanwinning is het handhaven van bestaande geluidsafspraken (zoals het Geluidsconvenant Rijnmond-West en de Bestuursovereenkomst T+) als uitgangspunt gehanteerd. Het spoorvervoer van en naar de landaanwinning zal leiden tot een toename van het aantal geluidsbelaste woningen. Hierin vormt de Calandspoorbrug het voornaamste knelpunt. In deze PKB-plus is om die reden het BRG-project Geluidsreductie Calandspoorbrug opgenomen.

Lokale knelpunten op het gebied van geluid kunnen aan de orde zijn binnen het project Gebiedsgerichte benadering. Als onderdeel van het deelproject Bestaand Rotterdams Gebied wordt tevens onderzoek gedaan naar het plaatsen van geluidsschermen langs wegen en het selectief toepassen van zeer stille wegdekken.

Het monitoren van effecten van de BRG-maatregelen en het formuleren van nieuwe projecten wanneer de BRG-doelstellingen niet worden gehaald, valt buiten het kader van deze PKB-plus. Deze taak is toebedeeld aan ROM-Rijnmond. De voorstellen die door de insprekers zijn gedaan kunnen bij het definiëren van eventuele nieuwe, aanvullende projecten een rol spelen.

Zoals gemeld moet voor de landaanwinning op grond van de Wet geluidhinder bij de vaststelling van het bestemmingsplan een geluidzone met maximaal toegestane geluidswaarden worden bepaald. Dit is onderdeel van het projectenspoor.

Fijn stof

De effecten van de landaanwinning op de luchtkwaliteit zijn beschreven in de MER-deelnota Landaanwinning. Net als in de autonome ontwikkeling wanneer PMR niet uitgevoerd wordt, zal in de situatie met landaanwinning de norm voor fijn stof in het gehele Rijnmondgebied worden overschreden. Dit is het gevolg van de hoge achtergrondconcentratie, die in het Rijnmondgebied aanwezig is. Het aanpakken van de achtergrondconcentratie vergt een bovenregionale aanpak. Deze PKB-plus voorziet niet in het treffen van maatregelen om de fijn stof-concentratie bij de woonomgeving te verminderen en de lokale luchtkwaliteit op dit punt te verbeteren.

Licht en zichtbaarheid

De zichtbaarheid van de landaanwinning is beschreven bij het thema Landschap in de Deelnota MER Landaanwinning. Deze PKB-plus voorziet niet in het treffen van maatregelen om de zichtbaarheid en lichtvervuiling tegen te gaan. In het projectenspoor en de vergunning van de bedrijven die zich op de landaanwinning vestigen zal nadere aandacht worden besteed aan lichtvervuiling en de zichtbaarheid van de landaanwinning.

6.10 Natuur

6.10.1 Inspraak

Algemeen: verlies aan natuurwaarden

Verschillende insprekers, waaronder de Stichting tot behoud van het huidige Rijnmondgebied, de Stuurgroep Voordelta, United Fish Auctions en de gemeente Westvoorne onderstrepen de negatieve effecten die de landaanwinning op de natuur heeft. Daarbij wordt vooral gewezen op de achteruitgang van de kwaliteit in de duinen van Voorne en Goeree en van het kustecosysteem (verstoring van leef-, voedsel- en voortplantingsgebied voor

vissoorten). De Stichting Natuur en Landschap Voorne-Putten is van mening dat waarschijnlijk meer dan 2500 hectare zee verloren zal gaan. De Stuurgroep Voordelta ziet in de mogelijke toename van het intergetijdengebied ook kansen voor de Voordelta.

Gevolgde methode

De Vereniging Verontruste Burgers van Voorne vindt dat bij veel van de gebruikte modellen en wegingsfactoren een goed onderbouwde en betrouwbare basis ontbreekt. Daarbij wijzen zij ook op diverse leemten in kennis. Vogelbescherming Nederland vindt het ontoelaatbaar dat in het MER de ene diersoort tegen de andere wordt weggestreept. Soortgroepen en ook natuurtypen mogen niet bij elkaar opgeteld of tegen elkaar weggestreept worden. Dit laatste ondersteunen Natuurmonumenten-Het Zuid-Hollands Landschap en de Stichting De Noordzee. Deze laatste vindt dat de beschrijving en beoordeling van de effecten had moeten plaatsvinden op het niveau van soorten, habitats en functies. Stichting Natuur en Landschap Voorne-Putten is van mening dat bij de beoordeling van de effecten gebruik gemaakt had moeten worden van de Natura 2000-criteria (kustwateren, kwelders en kustduinen). Verder verwerpt Vogelbescherming Nederland het uitgangspunt van het MER dat bij compensatie van schade aan natuurtypen door het ontwikkelen van dezelfde natuurtypen, schade aan soorten ook meteen is gecompenseerd. Daarnaast acht deze organisatie het niet juist dat slechts voor enkele soorten een aparte beoordeling wordt gegeven. Bij de reductie van het aantal vogeldagen met ca. 900 000 dagen wordt bijvoorbeeld niet duidelijk gemaakt om welke soorten het exact gaat.

Stichting De Noordzee stelt de kwalificatie in de MER-deelnota Landaanwinning van de diepe kustzone als 'minder belangrijk natuurtipe' ter discussie en stelt voor de gehele kust-

Hoofdstuk 6 Toelichting en motivering bij Landaanwinning

zone (van 0 tot 20 meter -NAP) als belangrijk te kwalificeren.

Niet onderzochte of genoemde zaken

United Fish Auctions en het Productschap Vis wijzen erop dat als gevolg van de landaanwinning het stromingspatroon zodanig kan veranderen dat de stroom voedingsstoffen, eieren en larven van vissoorten negatief wordt beïnvloed. Verder merkt het Productschap Vis op dat weinig bekend is over de ecologische effecten van de landaanwinning, het zeereservaat en de zandwinning. Daarom moet het voorzorgsbeginsel worden toegepast.

Volgens de Stichting Duinbehoud is geen rekening gehouden met het effect van veranderende morfologie, sandspray en hydrologie op de duinen van Voorne en Goeree. Vogelbescherming Nederland wijst er verder op dat ten onrechte alleen is ingegaan op vermindering van saltspray, terwijl ook vermindering van verstuiving van zand en toename van atmosferische depositie de kwaliteit van de duinvegetatie kunnen aantasten. De Verontruste Burgers van Voorne wijzen in dit verband op de stikstofdepositie als extra factor die van invloed is op de duinvegetatie. Zowel Vogelbescherming Nederland als de Verontruste Burgers van Voorne zijn van mening dat de omvang van het areaal duinnatuur waarbinnen kwaliteitsverlies zal optreden groter zal zijn dan is aangegeven.

Niet alle effecten op de natuur zijn volgens sommige insprekers in het MER meegenomen. De Stichting Duinbehoud en Stichting De Noordzee signaleren een aantal lacunes in de effectbeschrijving voor ondiepe zeenatuur. De Stichting Duinbehoud vindt dat de onderwatereffecten van intensivering van het kustonderhoud, de verstoring van kustvogels in de aanlegfase en de effecten van het wijzigen van de toegangseuvel en eventueel het verleg-

gen van de stroomverlammingskuil ontbreken. Verontruste Burgers van Voorne vinden dat vervolgonderzoek noodzakelijk is om te bepalen of de effecten van referentieontwerp I en II (met diep in zee stekende dammen) op de natuur gelijk zijn. Bewonersvereniging De Oude Hoek vraagt de gevolgen op kustmorfologie en natuur expliciet te maken van het verlengen van de Noorderdam, zoals wordt voorgesteld bij referentieontwerp II. Volgens Natuurmonumenten-Het Zuid-Hollands Landschap leidt de zachte zeewering van de referentieontwerpen in vergelijking met eerdere varianten tot extra suppletiebehoefte van zand, verondieping van de Haringvlietmond en daardoor tot extra afname van de saltspray. Deze effecten zijn niet meegenomen in het MER.

Vogelrichtlijngebied

De Nederlandse Vissersbond geeft aan dat de Vogelrichtlijn en de landaanwinning zich niet met elkaar verdragen. Het plangebied is niet als Vogelrichtlijngebied aangewezen, terwijl het zich er wel voor kwalificeert. Daarom is het beschermingsregime van de Habitatrichtlijn niet, maar dat van de Vogelrichtlijn wel van toepassing. Op basis van economische gronden kan geen inbreuk worden gemaakt op het beschermingsregime dat op grond van de kwalificatie voor de Vogelrichtlijn geldt.

6.10.2 Advisering

Volgens de Commissie m.e.r. zijn de te verwachten emissies vanuit de landaanwinning en de immissies als gevolg daarvan in de MER-deelnota Landaanwinning onvoldoende in beeld gebracht. Inmiddels is hiervoor een aanvullend onderzoek gestart. Op basis van de concept-resultaten is de Commissie van mening dat hierin voldoende informatie wordt gegeven over het te verwachten effect op de duinen. De Commissie beveelt aan het aanvullend onderzoek openbaar te maken en de

resultaten ervan bij het opstellen en onderbouwen van PKB-plus deel 3a te betrekken. Ook beveelt de Commissie aan om effecten van luchtverontreiniging op natuur onderdeel te maken van het door de Commissie aanbevolen Masterplan voor de luchtkwaliteit in Rijnmond¹⁴.

6.10.3 Standpunt kabinet

Algemeen: verlies aan natuurwaarden

De landaanwinning heeft een aantal negatieve gevolgen voor beschermde natuurwaarden in het gebied. In paragraaf 6.12 is een overzicht hiervan opgenomen.

Vanwege de significant negatieve effecten op kwalificerende habitats en soorten uit de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn is volgens de vereisten van deze richtlijn eerst gezocht naar projectalternatieven zonder dergelijke schade. Bij het ontbreken daarvan, heeft het kabinet in de PKB-plus de 'nee, tenzij-afweging' gemaakt en geconcludeerd dat het project een dermate groot publiek belang dient dat uitvoering, ondanks de schade aan beschermde natuur, toch nodig is. Vervolgens is er een plan opgesteld om de natuurschade zoveel mogelijk te beperken (mitigatie). Voor de schade die dan nog resteert, is een compensatieplan opgesteld. Het mitigatie- en compensatieplan wordt in paragraaf 6.12 behandeld.

Tegenover de negatieve natuureffecten staat, zoals de Stuurgroep Voordelta aangeeft, als positief effect de toename van het intergetijdengebied. In de MER-deelnota Landaanwinning en het advies over natuurcompensatie bij een Tweede Maasvlakte zijn de (mogelijke) effecten van landaanwinning op de natuur nader onderbouwd.

Gevolgde methode

Over de onderbouwing en de betrouwbaarheid van het onderzoek naar de effecten op natuur, merkt het kabinet in het algemeen het volgende op. De natuureffecten van de landaanwinning zijn onderzocht door een team van onafhankelijke specialisten. Vervolgens heeft de Commissie m.e.r. op verzoek van de minister van VenW de onderzoeksresultaten onafhankelijk getoetst en is er een aantal sessies geweest met deskundigen uit de wetenschapswereld, die een second opinion hebben gegeven. Het kabinet is van mening dat deze werkwijze ertoe heeft geleid dat het onderzoek naar effecten van de landaanwinning op natuur voldoende is onderbouwd en voldoende betrouwbaar is.

In de effectbeschrijving van de MER-deelnota Landaanwinning heeft op een inzichtelijke en navolgbare wijze een optelling of wegstreping plaatsgevonden van soorten, soortgroepen en natuurtypen. Daarnaast is inderdaad het uitgangspunt gehanteerd dat als natuurtypen die verloren gaan gecompenseerd worden door het ontwikkelen van dezelfde natuurtypen, ook voor de compensatie van soorten zorg is gedragen. In het kader van het nader onderzoek naar de compensatieopgave en de compensatieopties is een andere werkwijze gehanteerd: het genoemde uitgangspunt is verlaten en er is gewerkt conform de richtlijnen voor het MER en de richtlijnen van de Europese Commissie voor de toepassing van de Habitatrichtlijn. Conform deze richtlijnen is eerst de compensatieopgave nader gespecificeerd voor de soorten en habitats, waarop het beschermingsregime van de Vogel- en Habitatrichtlijn van toepassing is. Vervolgens zijn voor elke compensatieoptie - na beschrijving van de huidige natuurwaarden ter plaatse - de netto veranderingen in natuurwaarden op die plaats bepaald. Hierbij is ook weer inge-

14. Op dit laatste punt wordt ingegaan in paragraaf 5.1.

gaan op de soorten en habitats, die onder het beschermingsregime van de Vogel- en Habitatrichtlijn vallen.

Op basis van de netto te verwachten veranderingen is de bijdrage van elke compensatieoptie aan de compensatieopgave voor de landaanwinning vastgesteld. Hierdoor is inzicht verkregen in de mogelijkheden om te kunnen voldoen aan de compensatieplicht, zoals voorgeschreven door de Habitatrichtlijn. In het nader onderzoek is dus geen sprake geweest van het bij elkaar optellen of het tegen elkaar wegstrepen van de soorten en habitats, die door de Vogel- en Habitatrichtlijn worden beschermd. Dit zou inderdaad strijdig zijn geweest met de genoemde EU-richtlijnen.

Over het voorstel van Stichting De Noordzee om ook de diepe kustzone (en daarmee de gehele kustzone) als belangrijk te kwalificeren, merkt het kabinet op dat over een dergelijke kwalificatie van mening kan worden verschild, maar dat dit geen invloed heeft op de compensatiemaatregelen.

Niet onderzochte of genoemde zaken

Het voorzorgsbeginsel heeft betrekking op het omgaan met onzekerheden. Het houdt in dat indien effecten als gevolg van een ingreep redelijkerwijs worden vermoed, ervan wordt uitgegaan dat deze effecten zich zullen voordoen. Dit beginsel is toegepast. Er is steeds uitgegaan van een zogenaamd 'worst case scenario'. Naar de mening van het kabinet is zelfs bij een worst case scenario geen sprake van onaanvaardbaar grote risico's. Voor het kabinet vormen de gesignaleerde onzekerheden dan ook geen reden om af te zien van de landaanwinning, de bijbehorende zandwinning en de compensatiemaatregelen zoals beschreven in 6.12.

Het effect van de morfologische veranderingen op de duinen van Voorne en Goeree is

een belangrijk aandachtspunt geweest in het onderzoek voor de MER-deelnota Landaanwinning. Na het verschijnen van het MER is, zoals aangekondigd, aanvullend een onderzoek uitgevoerd naar de bandbreedtes in de morfologische en (als consequentie daarvan) de ecologische effecten. Dit bandbreedteonderzoek heeft niet geleid tot een bijstelling van de mogelijke effecten op de duinen.

Het is een onjuiste constatering dat alleen op de vermindering van saltspray is ingegaan als reden voor het optredende kwaliteitsverlies in de duinen van Voorne en Goeree. In de MER-deelnota Landaanwinning is aangegeven dat niet alleen saltsprayreductie, maar ook verandering van grondwaterstand, atmosferische depositie en afname van verstuivingen (sandspray) invloed kunnen hebben op het kwaliteitsverlies in de duinen. De afname van saltspray is echter de toonaangevende factor. Dit was de uitkomst van de expertmeeting over de effecten van de landaanwinning op de duinen van Voorne en Goeree, die in november 2000 is gehouden. Naar aanleiding van de meeting is, na de afronding van het MER, onderzoek gedaan naar aanvullende effecten op de duinen. Hieruit is naar voren gekomen dat het kwaliteitsverlies in de duinen groter kan zijn dan tot dusver is aangegeven. Dit extra kwaliteitsverlies komt overeen met een areaalverlies van maximaal 13 hectare zeereep en maximaal 3,5 hectare open, droog duin. Het areaal duinnatuur dat schade kan ondervinden is dus inderdaad groter dan gesteld in de MER-deelnota Landaanwinning en de PKB-plus deel 1. De compensatiemaatregelen zijn afgestemd op de maximaal mogelijke effecten (voorzorgsbeginsel).

Overigens zal compensatie moeten plaatsvinden van de effecten, zoals die zich daadwerkelijk voordoen. Mocht uit het monitoringsprogramma blijken dat de daad-

werkelijke effecten groter zijn dan verwacht, dan zal dit leiden tot bijstelling van het pakket compensatiemaatregelen, zoals is aangegeven in paragraaf 3.3 met een beslissing van wezenlijk belang.

De onderwatereffecten als gevolg van intensivering van het kustonderhoud zijn onderzocht in het nadere onderzoek naar de compensatie-opties. Dit onderzoek heeft geleid tot een extra compensatieplicht voor het verlies van maximaal 300 hectare zeenatuur.

Samen met het mogelijk grotere verlies aan zeenatuur als gevolg van de landaanwinning, dat naar voren is gekomen uit het onderzoek naar de morfologische en ecologische effecten, wordt daarom voor de compensatie-opgave uitgegaan van compensatie voor het verlies van maximaal 3125 hectare zeenatuur. Over de effecten van een wijziging van de toegangseuvel en een eventuele verlegging van de stroomverlammingskuil, alsmede over de verstoring van kustvogels in de aanlegfase is op dit moment weinig te zeggen, omdat de aanlegstrategie nog niet bekend is. Deze aspecten zullen aan de orde komen in het projectenspoor.

Het ruimtebeslag van de landaanwinning en de morfologische effecten in de Haringvlietmonding zijn bij de referentieontwerpen ongeveer gelijk. Daarom zijn de te compenseren effecten op natuurwaarden ook ongeveer identiek.

In de MER-deelnota Landaanwinning zijn de effecten in beeld gebracht van de referentieontwerpen voor de landaanwinning en niet van de oudere varianten. De effecten van de zachte zeewering, die naar de mening van Natuurmonumenten-het Zuid-Hollands Landschap ontbreken, zijn in het MER wel onderzocht. In het onderzoek naar de compensatie-opties, dat na het verschijnen van

PKB-plus deel 1 heeft plaatsgevonden, is bij de nadere specificatie van de compensatie-opgave ook ingegaan op de consequenties voor soorten en habitats als gevolg van de effecten van de zachte zeewering.

Vogelrichtlijngebied

De locatie van de landaanwinning is inderdaad niet aangewezen als Vogelrichtlijngebied, terwijl het zich wel daarvoor kwalificeert. Met het oog daarop wordt thans overwogen om alsnog over te gaan tot aanwijzing van dit gebied als Vogelrichtlijngebied.

6.11 Recreatie

6.11.1 Inspraak

Effecten landaanwinning op recreatie

Insprekers menen dat er te weinig aandacht is besteed aan de effecten van een landaanwinning op de recreatie(secto)r.

- De gemeente Goedereede vindt dat de gevolgen voor de recreatie op de Kop van Goeree en voor het imago van Ouddorp nader onderzocht dienen te worden.
- VVV Ouddorp aan Zee wijst op de negatieve gevolgen voor recreatie door horizonvervuiling. Ook vreest zij negatieve beperkingen voor de watersport, zeker als de compensatie-optie zeereservaat doorgang vindt.
- De Kustzeilvereniging Rockanje wijst erop dat het zeilgebied voor de Slufter deels verloren gaat en dat te weinig aandacht is besteed aan de recreatiebelangen in het zeegebied, bijvoorbeeld voor de zeilsport en sportvisserij.
- Camping Ketjil en het Natuur- en Recreatieschap Haringvliet vinden dat er onvoldoende rekening wordt gehouden met de waterrecreatie en de strandrecreatie.

Hoofdstuk 6 Toelichting en motivering bij Landaanwinning

Compensatie verlies strandareaal

Voorne-Putten

Het Recreatieschap Voorne/Putten/Rozenburg vindt dat het verlies aan strandareaal gecompenseerd dient te worden. Verder zou het recreatieschap, evenals het Natuur- en Recreatieschap Haringvliet, graag op het nieuwe strand faciliteiten zien in de vorm van openbare toiletten en strandgebonden horeca-faciliteiten.

Landschappelijke aspecten

De gemeente Westvoorne geeft aan dat Westvoorne in open contact moet blijven met de zee. De gemeente Goedereede vindt dat op korte termijn een keus gemaakt moet worden uit de varianten voor de landaanwinning, zodat duidelijkheid ontstaat over de visuele gevolgen. De gemeente wil een blik vanaf Goeree die natuurlijk is, zonder direct uitzicht op industriële bedrijvigheid.

6.11.2 Standpunt kabinet

Effecten landaanwinning op recreatie

In het onderzoek naar de effecten van de landaanwinning is recreatie apart onderzocht. Uit dit onderzoek is het volgende gebleken:

- De recreatiemogelijkheden voor de grote watersport, waaronder zeezeilen in het Noordelijke deel van de Haringvlietmonding (m.n. het Brielse Gat) zullen afnemen als gevolg van aanzanding.
- De mogelijkheden voor de kleine watersport (o.a. sportvisserij) zullen toenemen.
- Ter plaatse van de toekomstige landaanwinning (voor de huidige Slufter) zullen de watersportmogelijkheden vanzelfsprekend verdwijnen. Ondanks deze effecten resteren in het omliggende gebied voldoende recreatiemogelijkheden.

Meer gebiedsspecifiek zijn de gevolgen van de landaanwinning voor de recreatie op de Kop van Goeree (incl. Ouddorp) onderzocht. Hieruit

is gebleken dat van een negatieve invloed geen sprake zal zijn. In het MER-Landaanwinning worden de resultaten samengevat:

- Strandrecreatie zal licht toenemen.
- Watersportmogelijkheden blijven min of meer gelijk, omdat de kust voor Goeree niet verlandt, zoals dit het geval is voor Oostvoorne. Ook het Slijkgat verondiept overigens niet verder als gevolg van de landaanwinning.
- De bereikbaarheid van Goeree wordt niet beïnvloed door de landaanwinning. Van actieve buitensport en havengerichte recreatie is nauwelijks tot geen sprake op Goeree.

De effecten van het instellen van een zeereservaat voor de recreatie zijn niet onderzocht, omdat pas in een later stadium het regime wordt vastgesteld dat voor het zeereservaat gaat gelden. Op het moment dat dit regime is vastgesteld zullen ook de eventuele effecten van het zeereservaat in kaart worden gebracht.

Compensatie verlies aan strandareaal

Voorne-Putten

Het strand van Oostvoorne zal inderdaad minder aantrekkelijk worden voor strandrecreatie door de verhoging van het slibgehalte en door vermindering van de branding. Deze negatieve effecten zijn in het MER Landaanwinning gespecificeerd. Er zijn evenwel ook positieve effecten voor de leefbaarheid te melden. Per saldo neemt het strandareaal toe in Voorne-Putten. Daarnaast is in het BRG-project Gebiedsgerichte benadering de 'Kwaliteitsimpuls gesloten Oostvoornse Meer' opgenomen. Alles afwegend is het kabinet van mening dat met de recreatie in dit gebied voldoende rekening is gehouden.

Landschappelijke effecten

De MER-deelnota Landaanwinning en aanvullend onderzoek naar morfologische aspecten laten zien dat het gebied tussen de huidige

Slufter en de kust van Voorne verondiept. Dit gebeurt zowel in een situatie met als in een situatie zonder landaanwinning. Wel zal in de situatie met een landaanwinning deze verondieping waarschijnlijk iets sneller verlopen.

In de PKB-plus wordt geen variant voor landaanwinning vastgesteld, zoals de gemeente Goedereede wil om zekerheid te krijgen over de visuele aspecten van de landaanwinning. Wel is in de PKB-plus als randvoorwaarde voor het definitieve ontwerp van de landaanwinning opgenomen: 'mitigatie van de afname van de lengte kustzee door aanleg van minimaal overeenkomstige lengte van zachte zeewering inclusief onderwateroever aan de landaanwinning'.

Door deze randvoorwaarde is in ieder geval deels een zachte zeewering van de landaanwinning gegarandeerd. Deze zachte zeewering onttrekt een deel van het zicht op de bedrijvigheid van de landaanwinning. Eventuele hoge elementen op de landaanwinning zullen echter wel zichtbaar blijven. Waar de minimaal vereiste zachte zeewering wordt gerealiseerd is overigens weer afhankelijk van het definitieve ontwerp van de landaanwinning.

6.12 Mitigatie en compensatie

Over mitigatie en compensatie staat in PKB-plus, deel 1: 'In PKB-plus, deel 1, is een aantal denkbare compensatie-opties opgenomen. De compensatie-opties zullen in de periode tot PKB-plus, deel 3a, nader onderzocht worden.'

Hierna volgt eerst een uitgebreide samenvatting van de resultaten van het aanvullend onderzoek op het gebied van mitigatie en compensatie. Daarna volgen de inspraakreacties en de resultaten van advisering. Tot slot volgt het kabinetsstandpunt.

6.12.1 Aanvullend onderzoek

Mitigatie- en compensatieplan:

Nader onderzoek naar de compensatiemogelijkheden

De te compenseren effecten als gevolg van de landaanwinning (de compensatie-opgave) en de diverse compensatiemaatregelen, zoals genoemd in PKB-plus, deel 1, zijn nader onderzocht en uitgewerkt in een mitigatie- en compensatieplan. Onderstaand worden de resultaten kort samengevat¹⁵. Bij het opstellen van het mitigatie- en compensatieplan zijn belanghebbenden betrokken.

Uit het onderzoek, waarbij ook alternatieve maatregelen zijn verkend, blijkt dat er geen significante negatieve effecten op de beschermde natuurwaarden worden verwacht, maar dat er sprake is van een batig saldo voor de betreffende ecosystemen.

■ 1. De compensatie-opgave

Voor het bepalen van de negatieve effecten van de landaanwinning op beschermde natuurwaarden is uitgegaan van de referentie-ontwerpen van de landaanwinning. Op basis van de huidige inzichten hebben de referentie-ontwerpen de volgende negatieve effecten op Europees en nationaal beschermde natuurwaarden:

- Verlies aan zeenatuur:
 - direct verlies aan zeenatuur met een oppervlak van maximaal 2500 hectare ter plaatse van de landaanwinning;
 - verlies van maximaal 300 hectare doordat bepaalde delen van de onderwateroever dusdanig frequent gesuppleerd moeten worden dat ze weinig waarde hebben voor het mariene ecosysteem;
 - verlies van maximaal 325 hectare geulen en ondiepten in de Haringvlietmond als

15. Voor nadere toelichting op de onderzoeksresultaten wordt verwezen naar 'Advies over natuurcompensatie bij een Tweede Maasvlakte', Expertisecentrum-PMR, oktober 2001.

Hoofdstuk 6 Toelichting en motivering bij Landaanwinning

gevolg van kustmorfologische veranderingen;

- door de landaanwinning treden veranderingen op in sedimentatie- en erosie-patronen in de Haringvlietmonding. Hierdoor zal het totale areaal aan intergetijdengebied (EU-habitattype 1140; slikwadden/zandplaten) toenemen;
- op soortniveau worden significant negatieve effecten verwacht op foeragerende kustvogels (kuifduiker, toppereend, visdief).
- Effecten op de duinen:
 - verlies van 0 tot 19,5 hectare open droog duin en 0 tot 10 hectare zeereep in de duinen van Voorne en Goeree door struweelontwikkeling als gevolg van afnemende zoutinwaai (saltspray);
 - kwaliteitsverlies in dezelfde duinen als gevolg van een direct negatief effect van afnemende zoutinwaai op de kenmerkende soorten hogere planten. Dit komt overeen met een areaalverlies van 0-13 hectare;
 - mogelijk kwaliteitsverlies in ca. 1 hectare natte duinvallei en mogelijke negatieve effecten op prioritaire soorten Groenknolorchis en Nauwe Korfslak in de duinen van Voorne door grondwaterstandstijging als gevolg van verwachte kustaangroei;
 - De kustmorfologische veranderingen in de Haringvlietmonding als gevolg van een landaanwinning kunnen leiden tot een afname van de saltspray en de zandspray in de duinen van Voorne en Goeree.

Uitgaande van de maximaal mogelijke effecten leidt dit tot de volgende compensatieopgave:

- 3125 hectare zeenatuur;
- 19,5 hectare open droog duin;
- 23 hectare zeereep;
- 1 hectare natte duinvallei.

■ 2. Compensatiemaatregelen zeenatuur

In PKB-plus, deel 1, is als voorkeursoptie opgenomen het realiseren van een zeereservaat

voor de Haringvlietmond. Als alternatief voor het zeereservaat is in PKB-plus deel 1 het openstellen van het Oostvoornse Meer aangewezen. Belangrijk aspect van beide compensatie-opties is, naast het voldoen aan de compensatie-opgave, het versterken van de samenhang van het ecosysteem van de Haringvlietmonding en daarmee van de gehele Voordelta.

■ 2a. Zeereservaat:

Het zeereservaat is een compensatiemaatregel die binnen het resterende deel van de beschermingszone Voordelta een dusdanige kwaliteitsverbetering oplevert dat de negatieve effecten op de natuurwaarden daarmee worden gecompenseerd. Het gaat daarbij vooral om het 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.

In het zeereservaat zullen de volgende functies niet meer worden toegestaan voor zover het kabinet verwacht dat zij substantieel negatieve effecten zullen hebben:

- bodemberoerende visserij;
- fuiken en staande netten;
- delfstofwinning; dit omvat mede proefboringen;
- gemotoriseerde recreatievaart buiten daartoe gemarkeerde gebieden. De te markeren gebieden dienen ertoe de recreatievaart niet onevenredig te belemmeren;
- activiteiten in een nader te specificeren deel van het luchtruim;
- betreden van droogvallende platen;
- militaire activiteiten;
- bouwwerken, zoals windmolens en zendmasten.

In het gebied direct ten zuiden van de landaanwinning en in de Haringvlietmond bevindt zich een grote variatie aan bodemtypen en waterdiepte, waardoor verschillende natuur-

en habitattypen zich kunnen ontwikkelen. De meest waardevolle natuur- en habitattypen worden verwacht op beschutte plaatsen achter zandbanken en op hard substraat (veen, klei, schelpen) in geulranden, op wrakken en stenen die gebruikt worden in het kader van de kustverdediging. De winst voor bodemdieren is met name de mogelijkheid voor de ontwikkeling van schelpdierbestanden, omdat deze niet meer weggevisst worden. Dit komt ten goede aan de voedselvoorraad voor vogels. De meeste menselijke activiteiten spelen zich af in het noordelijk deel van het gebied. Om hiermee rekening te houden wordt een zonering ingesteld, waarbij het beleid in het zuiden meer gericht is op natuurwaarden en in het noordelijk deel op belevingswaarden.

Uit onderzoek is gebleken dat met bovenbeschreven maatregelen een kwaliteitsverbetering van ongeveer 10% kan worden bereikt. Op grond hiervan is voor de omvang van het zeereservaat een opslagfactor van ruim 10 toegepast om aan de compensatieopgave van 3125 hectare te voldoen.

■ 2b. *Openen Oostvoornse meer*

Het openstellen van het Oostvoornse Meer biedt andere natuurwaarden dan de natuurwaarden die verloren gaan door de landaanwinning. Nader onderzoek heeft uitgewezen dat het openen van het Oostvoornse Meer in combinatie met het 'opvullen' ervan, resulteert in ecologische winst ten opzichte van de huidige situatie, omdat geen substantieel sedimenttransport van of naar het opengestelde meer plaatsvindt. Deze winst treedt met name op voor hogere planten en foeragerende vogels. Ook de versterking van de samenhang van het ecosysteem Voordelta wordt in het onderzoek als positief aangemerkt. Het openstellen en opvullen van het Oostvoornse Meer heeft aanzienlijke negatieve effecten op de huidige recreatieve waarden van het gebied. De mogelijkheden

voor natuurrecreatie en extensieve recreatievormen nemen echter wel toe.

Ondanks de mogelijke positieve bijdrage aan het ecosysteem is geconcludeerd dat aan het openstellen van het Oostvoornse Meer nog veel onzekerheden kleven, waarvan de gevolgen van de ingrepen in de primaire waterkering de voornaamste zijn. Bovendien gaat het openen en opvullen van het Oostvoornse Meer ten koste van de huidige recreatieve waarden en resulteert de maatregel niet in de benodigde gelijkwaardige natuurwaarden die door de landaanwinning verloren gaan. Om deze reden is besloten dat het openen van het Oostvoornse Meer afvalt als compensatiemaatregel voor de landaanwinning.

■ 3. *Compensatiemaatregelen duinen*

In de PKB-plus deel 1 is een aantal opties voor duincompensatie genoemd, waaronder twee voorkeursopties. Deze opties zijn nader onderzocht.

■ 3a. *Open droog duin en duinvallei*

De omvang van de duincompensatie bedraagt 100 hectare. Deze omvang is afgeleid van:

- de ecologische ontwikkelingstijd van duinecosystemen. In 20 jaar tijd ontwikkelt een duinecosysteem circa 20% van de ecologische waarde ten opzichte van een volledig ontwikkeld duinecosysteem; en
- de tijdsperiode tussen het aanlegmoment van een fase van de landaanwinning, die schade kan opleveren aan de duinen en het moment waarop schade aan de duinen optreedt. Tussen deze twee momenten zit een tijdsperiode van 20 jaar op grond van de referentiemodellen.

Wanneer ervan wordt uitgegaan dat de fase van de landaanwinning, die schade veroorzaakt en de duincompensatie gelijkijdig worden

gerealiseerd kan op grond van bovenstaande gegevens een multiplier van 5 worden toegepast op de omvang van de duincompensatie. (19,5 ha. duin met 100% ecologische waarde = 100 ha. duin met 20% ecologische waarde). Op grond van dit rekenmodel is bij een eerdere of latere realisatie van de duinen een andere multiplier van toepassing.

Uit het onderzoek kan geconcludeerd worden dat de voorkeursopties Kop van de Brouwersdam en Duingebied voor de Delflandse kust beide kunnen voldoen aan de compensatie-opgave voor het natuurtype open droog duin (prioritair EU-habitatype 2130). De compensatie-opgave voor de natte duinvallei (ca. 1 hectare) kan bij elk van deze opties gerealiseerd worden. Op het moment dat de negatieve effecten zich voordoen, zal de kwaliteit van het open droog duin (habitat-type 2130) van het compensatieproject naar verwachting rond de 20% van de compensatie-opgave bedragen. Om die reden is de omvang van het nieuw te ontwikkelen duingebied ongeveer vijfmaal zo groot genomen. Het minimum-areaal van een voldoende ontwikkelde natte duinvallei is gesteld op 5-10 hectare. Het compensatieplan gaat daarom uit van 90-95 hectare te ontwikkelen open droog duin (habitat-type 2130) en 5-10 hectare natte duinvallei (habitat-type 2190). Met de ontwikkeling van natte duinvallei worden de mogelijk optredende negatieve effecten op de groenknolorchis gecompenseerd. Van deze maatregel kan waarschijnlijk tevens de nauwe korfslak profiteren.

Over de overige opties uit PKB-plus, deel 1 kan het volgende worden opgemerkt:

- De compensatie-optie De Enden levert geen open droog duin op. De natte duinvallei die hier kan worden gerealiseerd, is deels al in bestaand beleid vastgelegd.
- Bij de optie Duingebied binnenzijde Delflandse kust zijn de ontwikkelingskansen

voor open droog duin minder goed dan bij de 'buitengaatsse' opties. Dit als gevolg van de minder gunstige ligging ten opzichte van open zee.

- De compensatieoptie Oostduinen levert geen substantiële bijdrage aan de compensatieopgave.
- De optie Strandhaak Haringvlietmond scoort vanuit de compensatieopgave (natuurwinst) aanmerkelijk beter dan alle andere opties. Daar staat echter tegenover dat deze optie leidt tot negatieve effecten op de bestaande natuurwaarden in de Haringvlietmonding. Hierdoor valt deze optie als compensatiemaatregel af.

Alles overziende is de optie 'Duingebied voor de Delflandse Kust' voor compensatie van het open droog duin en de natte duinvallei de meeste geschikte optie. De duinen tussen Ter Heijde en de Van Dixhoorndriehoek vormen in de huidige situatie weinig meer dan een zandige dijk waarin slechts weinig van de voor de Nederlandse duinenkust typerende ecotopen, natuurlijke processen en soorten aan te treffen zijn. De ecologische hoofdstructuur van de Nederlandse duinenkust kent hier een zeer zwakke schakel, terwijl de aanwezigheid van een nog steeds optimale saltspray aanzienlijke kansen biedt voor de te ontwikkelen natuurtypen. Bovendien komt uit de Hollandse Kustvisie (Provincies Noord- en Zuid-Holland, 2000) naar voren dat dit kustvak een van de grootste toekomstige knelpunten wat betreft kustveiligheid is. Rekening moet worden gehouden met de mogelijkheid dat verdergaande optimalisatie van het ontwerp van de landaanwinning de compensatie-opgave voor open droog duin en natte duinvallei wellicht beperkt.

■ 3b. Zeereep

Voor de nieuwe zeereep is geen multiplier voor de oppervlakte gehanteerd, omdat dit natuurtype zich volgens deskundigen binnen

de gestelde 20 jaar kan ontwikkelen. De mogelijkheden voor compensatie van zeereep-areaal zijn om landschapsecologische redenen beperkt. Voor het functioneren van de kenmerkende processen is het noodzakelijk dat een zeereep blootgesteld is aan wind, zout, golven en getij van de 'volle' Noordzee. Substantiële verbreding van de bestaande zeereep is niet zinvol, omdat dan de bestaande zeereep haar karakter verliest.

Uit het onderzoek is gebleken dat thans alleen de buitenzijde van de Brouwersdam als compensatielocatie in aanmerking komt:

- voor de kust van de landaanwinning wordt uitgegaan van aanpassing van de in de referentie-ontwerpen geprojecteerde kustverdediging, zodat zich hier - binnen de bestaande contour van de landaanwinning - een goed functionerende zeereep kan ontwikkelen;
- de zeereep Brouwersdam houdt in dat aan beide uiteinden van de dam, waar nu een harde zeewering ligt, een zeereep wordt gerealiseerd. De harde oever wordt daarmee veranderd in een zachte oever. Dit levert een positieve bijdrage aan het kustecosysteem.

Indien mocht blijken dat de kust van de landaanwinning mogelijkheid biedt voor de ontwikkeling van een zeereep en die mogelijkheid de voorkeur verdient, dan kan alsnog - via de geëigende weg van wijziging van deze PKB - voor dat alternatief worden gekozen.

Validatie van het Saltspray model

In de periode november 2000 t/m april 2001 is onderzoek gedaan naar saltspray op negen punten langs de kust van de Baggerslibberging, Voorne en Goeree. Het doel was om het saltspraymodel te valideren, dat door het Waterloopkundig Laboratorium in Delft is ontwikkeld. Nagegaan is in hoeverre de

meetresultaten overeenkomen met uitkomsten van modelberekeningen, waarbij de in de meetperiode geldende wind- en golfcondities in het model zijn ingevoerd.

Meetresultaten en modeluitkomsten blijken in voldoende mate met elkaar overeen te komen om te kunnen stellen dat het saltspray-model een bruikbaar middel is om veranderingen in saltspray in relatie tot een landaanwinning te voorspellen. De op het model gebaseerde voorspelling van effecten op duinnatuur krijgt hiermee een extra onderbouwing.

Effecten op duinnatuur

In nauw overleg met de betreffende deskundigen is een aanvullende effectvoorspelling voor duinnatuur gemaakt. Geconcludeerd is dat er drie typen mogelijk relevante, aanvullende effecten zijn:

- De directe effecten van de afname saltspray op waardevolle zeereepsoorten: een extra verlies van maximaal 7 vindplaatsen van waardevolle soorten.
- De verstruiking als gevolg van saltspray-reductie op waardevolle pioniersoorten van open droog duin: een extra verlies van maximaal 10 vindplaatsen van waardevolle soorten.
- Verhoging van de waterstand in natte duinvalleien als gevolg van kustaangroei: een extra verlies van maximaal 11 vindplaatsen van waardevolle soorten.

Met betrekking tot het open droog duin valt de extra compensatieopgave binnen de marges van de in PKB-plus, deel 1 gehanteerde omvang van 100 hectare voor duincompensatie. Voor het natuurtipe zeereep is op grond van de onderzoeksresultaten besloten tot een aanvullende compensatieopgave van 13 ha. Tevens is besloten tot het opnemen van een compensatieopgave met betrekking tot natte duinvallei van circa 1 hectare binnen het nieuw aan te leggen duingebied.

Hoofdstuk 6 Toelichting en motivering bij Landaanwinning

Nagaan of de compensatiegebieden na realisering kunnen worden aangewezen als natuurbeschermingsgebied

Gekeken is of de beoogde compensatiegebieden na realisatie kunnen worden aangewezen als natuurbeschermingsgebieden. Een aantal van de compensatieopties, dat in PKB-plus, deel 1, is opgenomen, is al gelegen in aangemelde Vogel- en of Habitatrichtlijngebieden en/of maken deel uit van de Ecologische Hoofdstructuur. Een aantal andere gebieden heeft nog geen natuurbeschermingsstatus. Aangezien de compensatieopties de natuurwaarden van Natura 2000 die verloren gaan, dienen te compenseren, kan de redenering worden aangehouden, dat deze gebieden qua natuurwaarde gelijkwaardig moeten zijn aan het gebied waar de aantasting plaatsvindt. Dit houdt in dat de compensatiegebieden - indien nog niet als zodanig begrensd - kunnen worden toegevoegd aan de Vogel- en Habitatrichtlijngebieden.

6.12.2 Inspraak

Algemene aspecten van mitigatie en compensatie

De provincie Zuid-Holland, de gemeente Westvoorne en ROM-Rijnmond vinden dat niet de suggestie mag worden gewekt dat de 750 hectare natuur- en recreatiegebied als compensatie kunnen dienen voor de natuurwaarden, die verloren gaan als gevolg van de landaanwinning. Naar hun mening staat de compensatieverplichting voor de landaanwinning los van het deelproject 750 hectare natuur- en recreatiegebied.

Wat de timing voor het realiseren van compensatiemaatregelen betreft, vinden de Stichting Natuur en Landschap Voorne-Putten, Natuurmonumenten-Het Zuid-Hollands Landschap en de Stichting Duinbehoud dat de compensatie gereed moet zijn voordat

de effecten van de landaanwinning optreden. De compensatie moet volgens de Stichting Natuur en Landschap Voorne-Putten in één keer worden gerealiseerd.

Ten aanzien van de locatie van de compensatie vindt de gemeente Westvoorne dat compensatie daar moet plaatsvinden waar de leefbaarheid direct nadelig wordt beïnvloed.

De gemeente Westvoorne vindt dat nadelige effecten binnen deze gemeente plaatsvinden, terwijl slechts het openen van het Oostvoornse Meer betrekking heeft op Westvoorne. De gemeente Schiedam en de stadsregio Rotterdam menen dat bij een landaanwinning compensatie moet worden gevonden in aan te leggen groen binnen het gebied van de stadsregio.

Natuurmonumenten-Het Zuid-Hollands Landschap en Stichting De Noordzee vinden dat de compensatie als concrete beleidsbeslissing opgenomen moet worden in PKB-plus, deel 3a.

Compensatieopgave

Voor het Productschap Vis is het onaanvaardbaar wanneer de compensatieopgave voor zeenatuur, op basis van het in PKB-plus deel 1 aangekondigde nader onderzoek, nog 300 hectare groter zou worden dan de 2500 hectare die als direct verlies van zeenatuur vanwege de landaanwinning is opgevoerd. Volgens Vogelbescherming Nederland leidt het verlies van habitatype 1140 (slikken) tot een sterk afnemende kwaliteit van de betekenis van het gebied als foerageergebied voor wadvogels. Hiervoor dient ook te worden gecompenseerd.

Compensatieopties

Hierna volgen de opmerkingen die zijn gemaakt over de compensatieopties die in PKB-plus, deel 1, zijn gepresenteerd.

■ *a. Zeereservaat*

De United Fish Auctions, het Productschap Vis en de gemeente Goedereede hebben bezwaar tegen het instellen van een zee-reservaat. Argumenten hiervoor zijn:

- de ecologische waarden van een zeereservaat zijn onbekend;
- een zeereservaat is in strijd met het Integraal Beleidsplan Voordelta, dat het accent legt op visserij in het betreffende gebied;
- de verwachte gevolgen voor het beheer en onderhoud van het Slijkgat;
- het verlies aan goede visgronden, waardoor de visserijsector wordt getroffen.

Het Wereld Natuur Fonds is voorstander van een zeereservaat en stelt voor de omvang uit te breiden tot 100 000 hectare. Bij het ontwerp en beheer daarvan moet naar hun inzicht de visserijsector betrokken worden.

De provincie Zuid-Holland noemt als randvoorwaarden:

- motivering van de omvang en de begrenzing van het zeereservaat - dit standpunt wordt gedeeld door de Nederlandse Visserijbond en het Productschap Vis;
- onderbouwing dat het reservaat leidt tot verbetering van de thans aanwezige natuurwaarden;
- onderbouwing van de meerwaarde van een zeereservaat ten opzichte van de huidige bescherming van de Noordzee;
- behoud van de bereikbaarheid van de havens in Stellendam en de noodankerplaats bij de Maasvlakte;
- betrekken van de visserijbelangen bij de instelling van het zeereservaat.

Andere partijen formuleren de volgende randvoorwaarden:

- het Productschap Vis pleit, als het zeereservaat er komt, voor een gefaseerde instelling en voor het kiezen van gebieden waar de visserij al beperkt of onmogelijk is gemaakt;
- Stichting De Noordzee vindt het niet nodig voor het zeereservaat uit te gaan van de 3 mijlsgrens, de werkelijke 20 m -NAP lijn zou minimaal onderdeel van het zoekgebied moeten zijn;
- de Stichting Natuur en Landschap Voorne-Putten meent dat bij het regime voor het zeereservaat als maatregel een gelimiteerd gebruik van bodem, flora en fauna voor economische doeleinden moet worden opgenomen.

Er zijn enkele opmerkingen gemaakt over de functie van het zeereservaat voor de kinderkamerfunctie van het kustgebied:

- het Productschap Vis signaleert dat in de MER-deelnota Landaanwinning staat dat het zeereservaat deze niet zal verbeteren, terwijl dit in PKB-plus, deel 1, als baten voor de visserij is opgevoerd;
- volgens de Nederlandse Visserijbond is er geen positief effect van het zeereservaat op de kraamkamerfunctie en is er op dit punt geen overleg gevoerd met de visserijsector.

Stichting De Noordzee vindt het inconsequent dat bij de zandwinning het effect van het beroeren van de zeebodem als tijdelijk en beperkt wordt gekwalificeerd, terwijl bij de instelling van het zeereservaat het voorkomen van bodemberoerende visserij als winstpunt wordt gezien.

■ *b. Landbouwgebied De Enden op Goeree*

De provincie Zuid-Holland benadrukt dat vigerend beleid niet als compensatie kan worden opgevat. De provincie heeft de indruk

dat wat aangeduid is als De Enden binnen het vigerend beleid valt.

■ c. Oostvoornse Meer

De gemeente Westvoorne, de Stichting Natuur en Landschap Voorne-Putten en de Vereniging Verontruste Burgers van Voorne wijzen het openen van Oostvoornse Meer af omdat daardoor natuur- en recreatieve waarden verloren gaan.

De Bewoners Belanghebbenden Groep Moerwijk-Zandvliet wil de getijdenwerking niet alleen terugbrengen in het Oostvoornse Meer, maar ook in het Brielse Meer door de Brielse Maasdam van een sluis te voorzien ('getemd getij'), zodat een natuurlijk functioneren van de gehele Maas-Rijndelta wordt bevorderd. Waterschap De Brielse Dijkkring vraagt bij openstelling van het Oostvoornse Meer aandacht voor de relatie met de kustveiligheid en het waterkwantiteitsbeheer.

■ d. Duingebied voor of aan binnenzijde Delflandse kust

Het Hoogheemraadschap van Delfland vraagt om een keuze te maken tussen landwaartse of zeewaartse versterking van de kustzone Delfland. Bewonersvereniging De Oude Hoek verzoekt om de effecten van de ontwikkeling van het duingebied voor de Delflandse kust in kaart te brengen.

■ e. Duingebied op de kop van de Brouwersdam

Het Waterschap Goeree-Overflakkee vindt dat de optie Duingebied op de kop van de Brouwersdam niet ten koste mag gaan van dagrecreatie ter plaatse en dat zo'n duingebied ook meerwaarde moet opleveren voor het toeristisch-recreatief product van Ouddorp

aan Zee. Daarnaast geeft het waterschap aan dat rekening moet worden gehouden met de eventuele uitkomsten van de studie naar een Brouwersdam als stormvloedkering.

Vogelbescherming Nederland twijfelt aan de positieve effecten op natuurwaarden van de optie Duingebied op de kop van de Brouwersdam, omdat:

- het geen bijdrage levert aan het netwerk Natura 2000;
- kustzee wordt opgeofferd voor duinontwikkeling, terwijl elders al kustzee verloren gaat.

De Stichting Natuur en Landschap Voorne-Putten voorspelt een geringe natuurkwaliteit vanwege het grote aantal badgasten, vissers en surfers ter plaatse.

Prioritering compensatieopties en voorstellen voor nieuwe opties

Een groot aantal organisaties¹⁶ en enkele particulieren spreken een voorkeur of afkeur uit voor één of meer van de compensatieopties uit PKB-plus deel 1, of geven in zijn algemeenheid aan waar natuurcompensatie naar hun mening moet plaatsvinden.

Daarnaast worden de volgende nieuwe opties aangedragen voor compensatie, regelmatig onder vermelding van de voordelen daarvan:

- De binnenduintrand van Voorne en Goeree, ter compensatie van natte duinvalleien; laten begroeien en eventueel verhogen van de zuiderdam.
- Tegengaan van verzoeting van het Oostvoornse Meer door het aanleggen van een pijp/spuisluis naar het Brielse Meer.
- Tegengaan van verzoeting van het Oostvoornse Meer door middel van de aanleg van een pijpleiding die zoutwater aanvoert, als alternatief voor stormvloedkering in de Brielse Gatdam.

16. Gemeente Westvoorne, gemeente Goedereede, deelgemeente Hoek van Holland, Waterschap De Brielse Dijkkring, Recreatieschap Voorne/Putten/Rozenburg, Productschap Vis, Waterschap Goeree-Overflakkee, Natuurmonumenten-Het Zuid-Hollands Landschap, Zuiveringsschap Hollandse Eilanden en Waarden, Stichting Confederatie Sportvisserijbelangen, gemeente 's Gravenzande, Hoogheemraadschap van Delfland en Stichting Duinbehoud.

- Aanbrengen van compensatie op de zwakkere punten van de kust van Goeree (Waterschap Goeree-Overflakkee).
- Een zeereservaat ver uit de kust.
- Herstelplan voor Oostvoornse Meer in plaats van openstelling.
- Het gebied rond Rhoon tot cultureel erfgoed verklaren in plaats van de huidige plannen voor IJsselmonde.
- Verdergaande openstelling van de Haringvlietsluizen.
- Ecologische optimalisering/herinrichting van de zeereep, met name aan de noordkant van Voorne.

Stichting De Noordzee geeft als mitigatiemaatregelen ter overweging:

- Het uitsluiten van de zuidelijke variant van de referentieontwerpen.
- Maximale mitigatie (effecten operationeel ontwerp niet groter dan de meest milieuvriendelijke variant van de landaanwinning).

Compensatie van recreatie

De compensatiemaatregelen, met name het zeereservaat, houden naar de mening van een aantal organisaties onvoldoende rekening met de recreatiebelangen¹⁷. Daarnaast vindt de VVV Ouddorp aan Zee dat recreatie en toerisme als volwaardige en economisch gezien belangrijke bedrijfstak ook gecompenseerd moet worden. Volgens de Stichting Confederatie Sportvisserijbelangen gebeurt dat thans onvoldoende. De Vereniging van Eigenaren en/of exploitanten van recreatieterreinen in Ouddorp aan Zee vraagt in dit licht om nadere studie naar compensatie op het gebied van recreatie en toerisme. In verband met het bovenstaande, vragen enkele van de genoemde organisaties om compensatie-opties die niet ten koste gaan van recreatiewaarden, bijvoorbeeld door ze buiten de kustzone te plaatsen.

Effecten van compensatie-opties

In PKB-plus, deel 3a, mag volgens Concept geen sprake meer zijn van verschillende inzichten over de waardering van de effecten van de compensatie. De Stichting Duinbehoud, Natuurmonumenten en Het Zuid-Hollands Landschap missen een beschrijving van de effecten van de compensatiemaatregelen. Voor een goede beoordeling van de compensatiemaatregelen is dat volgens hen noodzakelijk. De Stuurgroep Voordelta spitst dit toe op de consequenties van de compensatie-opties voor visserij, recreatie en kustverdediging. Natuurmonumenten-Het Zuid-Hollands Landschap verwachten dat in PKB-plus, deel 3a, alsnog een deugdelijk pakket maatregelen voor mitigatie en compensatie en een goede regeling voor de compensatie worden verankerd.

Vervolgproces en uitwerking mitigatie- en compensatiemaatregelen

Stichting De Noordzee vindt dat er een compensatieplan moet komen voor zowel de zandwinning als de landaanwinning. Ten aanzien van de kosten van compensatie merkt deze organisatie op dat deze onderdeel behoren te zijn van de stichtingskosten van de landaanwinning.

Bewonersvereniging De Oude Hoek wil weten hoe ervoor wordt gezorgd dat de natuurcompensatie daadwerkelijk natuur blijft. Vogelbescherming Nederland acht het noodzakelijk het zeereservaat als natuurbeschermingsgebied aan te wijzen in combinatie met een beheersplan, en een verbod in te stellen op elke vorm van mechanische visserij. Stichting De Noordzee stelt voor om de compensatie te waarborgen door deze op te nemen in Natura 2000. Verder wil de stichting eigendom en beheer aan een natuurbeschermingsorganisatie overdragen en de compensatiegebieden

17. Vereniging van Eigenaren en/of exploitanten van recreatieterreinen te Ouddorp aan Zee, VVV Ouddorp aan Zee, Stichting Confederatie Sportvisserijbelangen, Kustzeilvereniging Rockanje, Camping Ketjil.

in de Natuurbeschermingswet aanwijzen en opnemen in het streek- en bestemmingsplan.

De huidige PMR-actoren dienen zich volgens de gemeente Rotterdam in te zetten voor de integraliteit van het vervolgtraject. Het rijk zal zich daarbij in moeten spannen voor afstemming met de Europese Commissie op het punt van mitigatie en compensatie. Ten aanzien van monitoring merkt United Fish Auctions op dat aanvullende compensatie vereist is, als uit monitoring blijkt dat de effecten van de landaanwinning groter zijn dan verwacht. Voor de beoordeling van de daadwerkelijke effecten hebben Natuurmonumenten-Het Zuid-Hollands Landschap criteria geformuleerd, die voor hen daarbij van belang zijn.

6.12.3 Advisering

De Commissie m.e.r. noemt de volgende punten:

- Naar haar mening moeten de gegevens over saltspray die in de MER-deelnota Landaanwinning zijn gehanteerd als zeer voorlopig worden beschouwd. De Commissie beveelt aan deze onzekerheden te betrekken bij het interpreteren van de conclusies in de MER-deelnota Landaanwinning over de duinen, het vaststellen van de compensatieverplichting en het opstellen van het evaluatieprogramma.
- De Commissie adviseert om een overzicht te maken van de vogelsoorten die in de Vogelrichtlijn zijn genoemd en binnen het invloedsgebied van het project vallen.

De directeur Zuidwest van LNV vindt het als wettelijk MER-adviseur van groot belang dat uit nader onderzoek duidelijk wordt, wat de feitelijke meeropbrengst is van de voorgestelde maatregelen.

6.12.4 Standpunt kabinet

Conclusies van het kabinet naar aanleiding van het nader onderzoek naar maatregelen voor natuurcompensatie:

Op basis van het aanvullend onderzoek en het advies van het zogeheten bestuurlijk stakeholdersoverleg¹⁸ trekt het kabinet de volgende conclusies:

- Het directe verlies aan zeenatuur met een oppervlak van circa 3.125 hectare moet worden gecompenseerd middels een zee-reservaat met een omvang van 31.250 hectare voor de Haringvlietmond. Conform het advies van het ONR is de ruimtelijke begrenzing van deze compensatie-optie zodanig gekozen dat een gebied van 40.000 ha is gereserveerd. Dit is een zoekgebied. Daarbinnen zal een aaneengesloten zee-reservaat van maximaal 31.250 ha worden gerealiseerd. Het openen van het Oostvoornse meer valt als alternatief af.
- Er zijn voldoende mogelijkheden voor het monitoren van de optredende effecten na realisatie van delen van het zeereservaat en voor het bijstellen van het compensatieprogramma indien de effecten afwijken ten opzichte van de huidige inzichten. De compensatie kan zodoende gereed zijn op het moment dat effecten optreden.
- Het indirecte effect op de habitattypen open droog duin, natte duinvalleien en zeereep resp. moet worden gecompenseerd door het realiseren van 100 hectare duingebied (inclusief natte duinvalleien) voor de Delflandse kust en door het realiseren van 23 hectare zeereep bij de Brouwersdam.

Wijziging van de Beslissingen van wezenlijk belang over mitigatie van zandwinning

De passage van de beslissing van wezenlijk belang met betrekking tot de mitigatie van

18. Het bestuurlijk stakeholdersoverleg bestaat uit de direct bij de compensatie betrokken (lokale) publieke partners en maatschappelijke organisaties.

de zandwinning luidt in gewijzigde vorm:
'mitigatie van de eventuele negatieve effecten van de zandwinning (onder meer vertroebeling). Hierbij speelt een rol:

- benutting van het zand dat vrijkomt bij de verdieping, verlegging en verbreding van de vaargeul;
- de inzet van milieuvriendelijke winmethoden en technieken;
- beperking van de periode van winning en de omvang van de winningslocatie.'

Met deze formulering is de beslissing beter is gericht op de beperking van de eventuele nadelige effecten van vertroebeling. Of de effecten nadelig zijn is onder meer afhankelijk van de locatie van winning en de reeds aanwezige natuurlijke vertroebeling (door slib en plankton).

De mitigerende maatregelen kunnen vooral worden gezocht in het concentreren van de zandwinning in tijd en ruimte en in geringere mate eventueel in het ontwikkelen en inzetten van nieuwe wintechnieken. De huidige wintechnieken zijn technologisch al zeer geavanceerd en de kans dat nieuwe wintechnieken veel kunnen bijdragen aan de reductie van vertroebeling, moet als gering worden ingeschat. Een gunstiger milieuresultaat valt te behalen door een slimme wijze van uitvoering. Door concentratie van de winning in perioden waarbij rekening wordt gehouden met de variabele natuurlijke vertroebeling kunnen nadelige effecten worden verminderd. Met name het toenemen van schadelijke algen ten gevolge van extra vertroebeling moet worden vermeden. Mitigatie kan ook worden bereikt door beperking van de winperiode op een bepaalde locatie. Dit leidt tot een sneller herstel van het ecosysteem. De mitigerende maatregelen zullen worden vastgelegd in de vergunningvoorwaarden voor de zandwinning.

Het kabinet heeft het advies van het ONR opgevolgd om in paragraaf 3.3.4 op te nemen dat de eerste fasen van de landaanwinning zodanig zullen worden ontwikkeld dat geen of relatief de kleinste natuureffecten optreden.

Ook in de daarop volgende beslissing van wezenlijk belang is een wijziging doorgevoerd. De gewijzigde tekst luidt:

'Conform de nationale en Europese regelgeving zullen de beschermde natuurwaarden, die significante negatieve effecten ondervinden van de aanleg van de landaanwinning en de zandwinning worden gecompenseerd. Besluiten over de uitvoering van (fasen van) de landaanwinning en de zandwinning dienen vergezeld te gaan van een besluit over compenserende maatregelen. De compensatie zal gereed zijn op het moment dat de effecten optreden.'

De achtergrond van deze wijziging is dat in de Ministerraad van 9 juli 2001 is besloten tot een wijziging van de Natuurbeschermingswet 1998 voor advies voor te leggen aan de Raad van State. De wijziging strekt ertoe de voorschriften van artikel 6 van de Habitatrichtlijn in de Nederlandse wetgeving te verankeren. De doorgevoerde tekstwijziging is conform het voorstel tot wijziging in de Natuurbeschermingswet.

Conform het advies van het ONR is aan deze paragraaf toegevoegd dat ook de beoordeling van mitigatie en compensatie per fase zal plaatsvinden (par. 3.3.4)

Hierna wordt ingegaan op de reacties, die uit de inspraak en advisering voortkomen:

Algemene aspecten van mitigatie en compensatie

De suggestie dat de 750 hectare natuur en recreatie als compensatie kan dienen voor de

Hoofdstuk 6 Toelichting en motivering bij Landaanwinning

natuurwaarden, die verloren gaan als gevolg van de aanleg van de landaanwinning is onjuist, alleen al omdat de eisen die nationale en Europese regelgeving stellen aan de natuurcompensatie geheel anders zijn dan de doelstelling van het deelproject 750 hectare natuur- en recreatiegebied.

De compensatiemaatregelen dienen conform artikel 6 van de Habitatrichtlijn om door de landaanwinning mogelijk verloren gegane natuurwaarden te compenseren. De compensatie voor een bepaalde natuurwaarde zal gerealiseerd moeten zijn op het moment dat de effecten van de aanleg van de landaanwinning op de betreffende natuurwaarden optreden. Vanwege de mogelijkheid de landaanwinning gefaseerd aan te leggen zullen ook de compensatiemaatregelen gefaseerd kunnen worden gerealiseerd.

De compensatiemaatregelen hebben tot doel voor de landaanwinning te voldoen aan de betreffende bepalingen uit de Vogel- en Habitatrichtlijn. Andere compensaties en opties zijn geen onderdeel van dit pakket. Wel is bij de afweging tussen verschillende natuurcompensatie-opties, daar waar mogelijk rekening gehouden met de wensen van de insprekers en de verschillende bestuurlijke partijen. Een en ander heeft geleid tot een pakket van maatregelen zoals beschreven in paragraaf 3.3.4 in de vorm van een drietal concrete beleidsbeslissingen.

Compensatie-opgave

Voor het vaststellen van de compensatie-opgave en in het verlengde daarvan de compensatiemaatregelen moet conform de Habitatrichtlijn worden uitgegaan van het zogenaamde voorzorgsbeginsel. Dit houdt in: er vanuit gaan dat effecten, die redelijkerwijs kunnen optreden, ook optreden en daar de mitigatie- en compensatiemaatregelen op afstemmen.

In het rapport 'Advies over natuurcompensatie bij een Tweede Maasvlakte' wordt onderbouwd welke effecten door de aanleg van de landaanwinning kunnen optreden, welke compensatie-opgave daaruit voortvloeit en tot welke concrete compensatiemaatregelen dat heeft geleid. In de MER-deelnota Landaanwinning is er nog van uitgegaan dat er een mogelijk verlies aan slikken optreedt. Nader onderzoek (zie paragraaf 6.6.2) laat evenwel zien dat er sprake zal zijn van een toename aan slikken.

Compensatie-opties

■ a. Zeereservaat

Zoals hiervoor beschreven handhaaft het kabinet haar voorkeur voor het compenseren van het verlies aan zeenatuur door het instellen van een zeereservaat. Een belangrijke reden is dat het enig mogelijke alternatief - 'Openen Oostvoornse Meer' - niet de natuurwaarden biedt, die moeten worden gecompenseerd. Bij de uitwerking van het zeereservaat is waar mogelijk getracht recht te doen aan de argumenten, die de insprekers naar voren hebben gebracht. De visserijsector is betrokken geweest bij het nader onderzoek voor het zee-reservaat. Tevens is de visserijsector betrokken bij het bestuurlijk overlegtraject, dat heeft plaatsgevonden om te komen tot een akkoord over het compensatiepakket. Ook bij de verdere uitwerking van het zeereservaat zal de visserijsector worden betrokken.

Nader onderzoek (zie 6.12.1) heeft aangetoond dat het juridisch mogelijk is een zee-reservaat in te stellen en extra beperkingen en maatregelen aan activiteiten op te leggen bovenop de instandhoudingsverplichtingen die voortvloeien uit de Vogel- en Habitatrichtlijn en het vigerend beleid voor de Voordelta. Het Integraal Beleidsplan Voordelta geeft aan het beoogde gebied voor het zeereservaat een

multifunctionele bestemming. Instelling van een zeereservaat betekent een nadere specificatie van deze bestemming. Van 'in strijd zijn met', zoals een inspreker suggereert, is geen sprake.

■ *b. Landbouwgebied De Enden op Goeree*

In het Mitigatie- en compensatieplan is beargumenteerd dat de compensatie-optie De Enden geen mogelijkheden biedt voor kwaliteitsverbeterende maatregelen, die aansluiten bij en aanvullend zijn op vigerend beleid. Daarom is besloten op basis van het nader onderzoek en het bestuurlijk overleg daarover met overheden en belangengroeperingen om de compensatie-optie De Enden te laten vervallen.

■ *c. Oostvoornse Meer*

Deze compensatie-optie is, zoals hiervoor beargumenteerd, komen te vervallen.

■ *d. Duingebied voor of aan binnenzijde Delflandse kust*

In het mitigatie- en compensatieplan is beargumenteerd gekozen voor de optie 'Duingebied de Delflandse kust'. Ten aanzien van de keuze tussen landwaartse of zeewaartse versterking van de kustzone, waarom Hoogheemraadschap Delfland vraagt, wordt gekozen voor een zeewaartse versterking. De effecten van de ontwikkeling van het duingebied zijn terug te vinden in het mitigatie- en compensatieplan.

■ *e. Duingebied op de Kop van de Brouwersdam*

Voor de optie duingebied op de 'Kop van de Brouwersdam' zijn twee varianten onderzocht:

- verbreding Springertduinen;
- (aanleg van) zeereep Brouwersdam.

Ten aanzien van de zeereep is in het Mitigatie- en compensatieplan beschreven hoe de keuze voor een ontwikkeling van een zeereep van 23 hectare op de Kop van de Brouwersdam tot stand is gekomen. Daarbij is tevens aangegeven waarom deze compensatie-optie niet ingezet is voor het realiseren van de compensatie-opgave voor droge duinnatuur en een natte duinvallei. Daarmee wordt voor een deel tegemoet te komen aan de naar voren gebrachte bezwaren.

Prioritering compensatie-opties en voorstellen voor nieuwe opties

Om tot een pakket compensatiemaatregelen te komen is een afweging gemaakt tussen de opties, die in PKB-plus, deel 1 zijn gepresenteerd. Het startpunt was daarbij steeds de compensatie-opgave, die voortvloeit uit de Vogel- en Habitatrichtlijn. Opties die daar niet aan voldeden konden verder bij het bepalen van het compensatiepakket geen rol spelen. De opties die wel ingezet konden worden om te voldoen aan de compensatie-opgave, zijn zorgvuldig met elkaar vergeleken. Waar verschillende maatregelen mogelijk waren om aan een bepaalde compensatie-opgave te voldoen zijn deze tegen elkaar afgewogen. Uiteindelijk is na een uitgebreide consultatie van externe partijen via zogenaamd stakeholdersoverleg het definitieve pakket aan compensatiemaatregelen samengesteld.

Compensatie van recreatie

Zoals hiervoor al opgemerkt, zijn in de uiteindelijke keuze van de compensatiemaatregelen de ecologische vereisten van de Habitatrichtlijn sturend geweest. Slechts in tweede instantie hebben andere argumenten, zoals recreatieve belangen, een rol kunnen spelen. Waar een afweging kon plaatsvinden, is het aspect recreatie wel meegewogen.

Vervolgproces en uitwerking mitigatie- en compensatiemaatregelen

De compensatiemaatregelen voor de landaanwinning zijn zeer concreet geformuleerd. De uitwerking van de voorgestelde compensatiemaatregelen zal plaatsvinden in het projectenspoor. Daarbij gaat het niet alleen om de realisering van de voorgenomen maatregelen, maar ook over de beheersvorm. De compensatiegebieden zullen na realisering onder de Vogel- en Habitatrichtlijn worden gebracht.

Ten aanzien van de compensatiemaatregelen voor de zandwinning is het kabinet van mening dat er nog geen zicht is op de precieze effecten van de zandwinning en dat om die reden ook nog geen uitspraken kunnen worden gedaan over de compensatie-opgave of de concrete compensatiemaatregelen.

Het kabinet neemt het advies van de Commissie m.e.r. over om de onzekerheden omtrent zoutspray te betrekken bij het interpreteren van de conclusies over de duinen, het vaststellen van de compensatieverplichting en bij het opstellen van het compensatieprogramma. Inmiddels is een lijst beschikbaar van de in de Vogelrichtlijn genoemde vogelsoorten binnen het invloedsgebied van het voornemen.

6.13 Verdere planuitwerking landaanwinning

6.13.1 Inspraak

Wensen en aanbevelingen voor verdere planuitwerking

Verschillende partijen brengen hun wensen naar voren en doen aanbevelingen voor de verdere uitwerking van de landaanwinning.

- Varianten: Een inspreker wil graag een variant voor de landaanwinning die zorgt voor een positieve natuurbalans. Ballast Nedam spreekt zijn voorkeur uit voor refe-

rentieontwerp II. De Bewoners Belanghebbenden Groep Moerdijk-Zandvliet doet datzelfde voor de meest milieuvriendelijke variant uit het MER.

- Ligging en begrenzing: De Stuurgroep Voordelta vraagt bij de uitwerking om een zo noordelijk mogelijke ligging, zoveel mogelijk zachte zeewering en een uitwerking die de noodzaak tot zandsuppleties zoveel mogelijk beperkt. Twee insprekers, waaronder de gemeente Westvoorne, vragen om bij de uitwerking gebruik te maken van de in het rapport 'Visie en Durf' genoemde Haringvlietlijn. Het Natuur- en Recreatieschap Haringvliet gaat er vanuit dat in de uitwerking de demarcatielijn niet wordt overschreden. Natuurmonumenten-Het Zuid-Hollands Landschap willen dat ook bij het operationele ontwerp zoveel mogelijk gestreefd wordt naar verdergaande mitigatie.
- Inrichtingswensen: Het Recreatieschap Voorne/Putten/Rozenburg vraagt om faciliteiten op het nieuwe strand. De gemeente Goedereede wenst een groene buffer aan de zuidzijde van de landaanwinning. Consept wil graag het principe van duurzame bedrijventerrein verwerkt zien in PKB-plus, deel 3a, en in het publiek programma van eisen. Deltalinqs vindt dat bij de inrichting van de landaanwinning optimaliseren en flexibiliseren voorop moeten staan.
- Fasering: Natuurmonumenten-Het Zuid-Hollands Landschap verzoeken om het gunstige effect van fasering (negatieve effecten voor de natuur pas in laatste fase van aanleg) als faseringsstrategie in de randvoorwaarden voor het projectenspoor op te nemen.
- Ontsluiting: Zowel Ballast Nedam als Koninklijke Schuttevaer benadrukken het belang van een goede inpassing van infrastructuur voor de binnenvaart bij de

landaanwinning. Zij stellen voor dat betrokkenen gezamenlijk komen tot een goed programma van eisen.

Programma van eisen

Ballast Nedam hoopt dat in de uitwerking van de plannen de overheid aan het bedrijfsleven niet een gedetailleerd programma van eisen geeft, maar outputspecificaties.

Vervolg besluitvormingsproces

Het Productschap Vis betreurt het dat de PKB-plus, deel 1, tot stand is gekomen zonder bestuurlijk overleg met de visserijsector. Zij acht het in het vervolg van het besluitvormingsproces zeer onwenselijk wanneer de visserij op geen enkele wijze bestuurlijk betrokken is bij de besluitvorming.

6.13.2 Standpunt kabinet

Wensen en aanbevelingen voor verdere planuitwerking landaanwinning

Het kabinet maakt de aanleg van een landaanwinning ruimtelijk mogelijk door in de PKB-plus uitspraken te doen over de ruimtelijke kaders, waarbinnen een landaanwinning gestalte kan krijgen.

Het kabinet doet geen uitspraak over de precieze ligging, vorm, inrichting of het gebruik van de landaanwinning en evenmin over het aantal fasen waarin de landaanwinning wordt aangelegd of over de omvang die de landaanwinning per fase zou moeten krijgen. Het uiteindelijke ontwerp van de landaanwinning zal vorm krijgen in het projectontwikkelingspoor. Deze uitwerking moet plaatsvinden binnen de randvoorwaarden die zijn opgenomen in deze PKB-plus, deel 4.

Het kabinet acht het van belang om in het projectenspoor nadere aandacht te besteden aan de relatie tussen het streven naar maxi-

male flexibiliteit van de uitvoering van de landaanwinning en de andere randvoorwaarden die aan de landaanwinning zijn gesteld, zoals bijvoorbeeld de wens tot clustering van activiteiten.

Programma van eisen

De PKB-plus geeft randvoorwaarden waarbinnen de landaanwinning uitgewerkt kan worden. In het projectenspoor zal overeenkomstig de wens van de inspreker een programma van eisen worden opgesteld in de vorm van outputspecificaties.

Vervolg besluitvormingsproces

Naar de mening van het kabinet zijn maatschappelijke organisaties bij de totstandkoming van PKB-plus, deel 1, voldoende mogelijkheden geboden om bij het proces betrokken te zijn. Maatschappelijke organisaties hebben via Topberaad en Overleg Niet Rijkspartijen (ONR) ook een belangrijke bijdrage geleverd aan PKB, deel 1, die door het kabinet is overgenomen. Ook in het vervolgproces is het kabinet voornemens om maatschappelijke organisaties hier nauw bij te betrekken.





7

Toelichting en motivering bij 750 hectare natuur- en recreatiegebied

7.1 Doel, aanpak en locatiekeuze

7.1.1 Inspraak en advisering

750 hectare natuur en recreatiegebied in relatie tot compensatie

In een aantal inspraakreacties wordt ingegaan op de relatie die in de discussies over PMR tot nu toe gelegd is tussen de compensatie voor de natuurwaarden die verloren gaan als gevolg van een landaanwinning en het deelproject 750 hectare natuur- en recreatiegebied. In een aantal van deze reacties wordt gesteld dat de realisering van de 750 hectare natuur- en recreatiegebied dient om de natuurwaarden te compenseren die verloren gaan door het aanleggen van de landaanwinning.

Locatie 750 hectare

In één specifieke reactie wordt voorgesteld om de 750 hectare, zoals aanvankelijk ook de bedoeling was, nabij de landaanwinning tot stand te brengen. Er zijn ook insprekers die veronderstellen dat de 750 hectare ingezet wordt om de negatieve milieu-effecten te compenseren die het gevolg zijn van de landaanwinning en die het achterland daarvan (extra) zullen belasten. Het gaat hierbij met name om het Recreatieschap Voorne/Putten/Rozenburg, het Waterschap Goeree-Overflakkee, de gemeente Westvoorne, de WLTO, de Stichting De Bomenridders, de Kamer van Koophandel Rotterdam, de gemeente Goedereede en de

camping Ketjil te Oostvoorne. Enkele insprekers noemen specifieke locaties waar de 750 hectare natuur en recreatie een plek zou moeten krijgen. Een aantal insprekers wijst erop dat er veel onduidelijkheid bestaat over de toekomstige inrichting van de locaties die in de concrete beleidsbeslissingen over de 750 hectare natuur- en recreatiegebied zijn benoemd. Sommige insprekers voegen hieraan toe, betrokken te willen worden bij de verdere planuitwerking.

Algemene opmerkingen bij de milieu-effectrapportage

Over de Milieu-effectrapportage 750 hectare natuur- en recreatiegebied worden de volgende algemene opmerkingen gemaakt:

- Analooq aan de randvoorwaarden voor een landaanwinning zou volgens Natuurmonumenten-Het Zuid-Hollands Landschap in de PKB-plus aangegeven moeten worden dat het uiteindelijke ontwerp van de 750 hectare eenzelfde bijdrage moet leveren aan de projectdoelstelling als de varianten die in het MER zijn beschreven.
- Hoewel voorgeschreven in de richtlijnen voor het milieu-effectrapport zijn de meeste effecten van de onderzochte varianten voor de 750 hectare niet kwantitatief bepaald. Dit dient volgens Natuurmonumenten-Het Zuid-Hollands Landschap te worden hersteld door minimaal de elementen van het MER die wel toetsbaar zijn als uitgangspunt te hanteren bij de projectontwikkeling.

Hoofdstuk 7 Toelichting en motivering bij 750 hectare natuur- en recreatiegebied

Voorbeelden daarvan zijn de doelsoorten voor Midden-IJsselmonde en de doelsoorten voor de ecologische verbindingszone in de noordrand. Ook het ministerie van LNV vraagt, als wettelijk MER-adviseur, om een verdere kwantificering van de milieu-effecten van de onderzochte varianten, ter onderbouwing van de uiteindelijke locatiekeuzen en inrichtingsschetsen, zoals in de richtlijnen is opgenomen.

7.1.2 Aanvullend onderzoek

Vervolgonderzoek Kosten-batenanalyse 750 hectare natuur- en recreatiegebied

Bedoeling van het deelproject is 750 hectare natuur- en recreatiegebied te realiseren ter verbetering van de leefbaarheid in Rijnmond. Voor de 750 hectare natuur- en recreatiegebied is een analyse gemaakt van de kosten en baten van de voorkeursvariant uit PKB-plus, deel 1. In deze analyse is de zogenaamde Rand van Rhoon, aansluitend op het plangebied, eveneens meegenomen, rekening houdend met meerdere mogelijke inrichtingen van dat gebied. Belangrijke maatschappelijke kosten voor het deelproject 750 hectare natuur- en recreatiegebied zijn de benodigde investeringen voor de realisatie, het verdwijnen van de huidige aanwending van de grond, de kosten voor instandhouding en exploitatie van het gebied en diverse negatieve externe effecten. Hiertegenover staan baten in de vorm van het ontstaan van een natuur- en recreatiegebied waarvan kan worden genoten door in het gebied te recreëren (gebruikswaarde) en waarvan het pure bestaan op zichzelf wordt gewaardeerd (bestaanswaarde).

Wanneer uitsluitend wordt gekeken naar de gebruikswaarde tot 2035 en naar de kosten, heeft geen van de onderzochte subvarianten van de voorkeursvariant uit PKB-plus, deel 1, een positief saldo. Wanneer er in de analyse

rekening wordt gehouden met een restwaarde na 2035, dan scoren alle subvarianten positief. Dit wordt versterkt wanneer ook de bestaanswaarde in ogenschouw wordt genomen. Het geven van een totaalsaldo, inclusief de bestaanswaarde en externe effecten, is niet mogelijk omdat deze niet in prijzen zijn uitgedrukt. Deze posten zijn kwalitatief gewaardeerd. Conclusie luidt dat het project, zeker op langere termijn, vanuit maatschappelijk oogpunt voldoende rendement oplevert.

7.1.3 Standpunt kabinet

750 hectare natuur- en recreatiegebied en natuurcompensatie

Het kabinet benadrukt dat het deelproject 750 hectare natuur- en recreatiegebied het belangrijkste onderdeel is van de beoogde kwaliteitsverbetering voor de leefomgeving van het Rijnmondgebied, het tweede deel van de dubbele doelstelling van PMR. Het deelproject 750 hectare natuur- en recreatiegebied is niet bedoeld als compensatie voor de natuurwaarden die verloren gaan door het aanleggen van de landaanwinning, zoals sommige insprekers suggereren. Het compenseren van mogelijke schade aan beschermde natuur als gevolg van de landaanwinning wordt in paragraaf 6.12 besproken. Naast de 750 hectare natuur- en recreatiegebied omvat het Project Mainportontwikkeling Rotterdam nog een aantal andere projecten voor het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving in Rijnmond. Deze maken onderdeel uit van het deelproject Bestaand Rotterdams Gebied, dat wordt toegelicht in hoofdstuk 5.

Locatie 750 hectare natuur- en recreatiegebied

Omdat het deelproject 750 hectare natuur- en recreatiegebied een kwaliteitsverbetering van de leefomgeving in Rijnmond tot doel heeft, kiest het kabinet voor het realiseren van de 750 hectare in de directe nabijheid van het

stedelijk gebied. Het kabinet verwacht dat de behoefte aan recreatiegebieden rond het stedelijk gebied in de toekomst verder zal toenemen. Redenen hiervoor zijn onder meer dat het aantal woningen en inwoners in het stedelijke gebied verder toenemen, evenals de per persoon voor recreatie beschikbare hoeveelheid tijd en geld. Ook blijkt dat met name de allochtone bevolking van het stedelijk gebied meer en meer recreatiemogelijkheden buiten de eigen wijk zoekt, maar dichtbij de eigen woonomgeving. Het kabinet acht het van groot belang dat de 750 hectare optimaal wordt benut om in de behoefte aan natuur en recreatie in het Rijnmondgebied te voorzien.

Een aantal insprekers stelt de locatiekeuze voor de 750 hectare uit deel 1 van de PKB-plus aan de orde, onder meer door het noemen van alternatieve locaties. Enkele van deze locaties vallen evenwel grotendeels onder bestaand stedelijk groen. De alternatieven die de Stichting De Bomenridders noemt, zijn bovendien locaties waar vrijwel geen ruimte is om het bestaande groen uit te breiden. Het kabinet wijst erop dat de locatie Midden-IJsselmonde aansluit bij het voorstel van de stichting en op een plek ligt waar het bestaande groene lint langs de Oude Maas landinwaarts verbreed kan worden. Bij het voorstel om de Spijkenisser-brug te vervangen door een tunnel, ten einde een ecologische verbinding te realiseren, tekent het kabinet aan dat hiermee groengebieden verbonden zouden worden met een relatief beperkte ecologische betekenis. De ecologische winst die hiermee bereikt wordt, zou in geen verhouding staan tot de hiervoor te maken kosten. Ook het alternatief dat het Hoogheemraadschap van Delfland noemt voor de 150 hectare natuur- en recreatiegebied aan de noordkant van Rotterdam, wordt door het kabinet niet overgenomen. Het kabinet beoogt met de ontwikkeling van de 750 hectare een verbetering van de leefbaarheid van het

Rijnmondgebied. De door het Hoogheemraadschap van Delfland genoemde ecologische verbinding tussen Rottemeren-Akerdijk en Midden-Delfland richting Staelduinse Bos en kust, de ecologische verbinding tussen Midden-Delfland en de kust bij Ter Heijde en de EHS-verbinding Meyendel-Delflandse Duinen-Voornes Duin liggen (grotendeels) buiten dit gebied.

Het kabinet constateert tot slot dat de provincie Zuid-Holland, trekker van het deelproject 750 hectare natuur- en recreatiegebied, zich bereid heeft verklaard om de bewoners, bedrijven en andere belanghebbenden bij de verdere planuitwerking te betrekken.

Algemene opmerkingen over de milieu-effectrapportage

In de MER-deelnota 750 hectare zijn de effecten van het ontwikkelen van natuur- en recreatiegebieden op de voorgestelde locaties onderzocht. De wijze waarop deze gebieden uiteindelijk zullen worden ingevuld, komt in deze PKB-plus slechts in globale termen aan de orde. Gezien de kritiek van vele insprekers hierop, is besloten om in de PKB-plus de voor Midden-IJsselmonde na te streven inrichting minder te specificeren, zodat er voldoende ruimte ontstaat om deze in samenspraak met alle betrokkenen verder uit te werken en tot een voorstel te komen dat voldoende draagvlak heeft. Het is dan ook niet mogelijk en gewenst om te voldoen aan het verzoek van Natuurmonumenten-Het Zuid-Hollands Landschap om de genoemde aanvullende randvoorwaarde voor de 750 hectare natuur- en recreatiegebied te formuleren.

Uit de MER-regelgeving vloeit bovendien voort dat er aanvullende besluitvorming nodig is, wanneer bij het uitvoeren van de 750 hectare besloten zou worden significant af te wijken van de alternatieven die in het MER zijn onder-

Hoofdstuk 7 Toelichting en motivering bij 750 hectare natuur- en recreatiegebied

zoekt. In dat geval zal bezien worden in hoeverre het uitvoeren van een (aanvullende) milieu-effectrapportage nodig of gewenst is. Indien dergelijke besluitvorming achterwege zou blijven, of als die niet zou voldoen aan de wettelijke vereisten, kan een beroep op de rechter worden gedaan. Uit de jurisprudentie blijkt dat de uitvoering van het beleid uit de PKB-plus dan naar alle waarschijnlijkheid stilgelegd zal worden totdat aan de wettelijke vereisten zal zijn voldaan.

Over het ontbreken van kwantificering van de milieu-effecten wordt het volgende opgemerkt. De richtlijnen die voor het milieu-effectrapport PMR zijn opgesteld, melden op bladzijde 12: 'Deze grotere diepgang dient geleverd te worden aan de hand van de criteria uit het MER-beoordelingskader. De bedoelde criteria moeten worden uitgewerkt in kwalitatieve en/of kwantitatieve beschrijvingen.' Het MER voldoet hieraan. Bovendien is er met name in Midden-IJsselmonde nauwelijks sprake van effecten op het bestaande milieu. Binnen het gebied zelf zijn nauwelijks natuurwaarden aanwezig. De natuurwaarden van Midden-IJsselmonde liggen buitendijks en worden door het project niet of nauwelijks beïnvloed. Indien aan de reactie tegemoetgekomen zou worden, zou er niet zozeer sprake zijn van het meten van de effecten van het voorgenomen project op het milieu, maar van het meten van de mate waarin het gestelde doel wordt bereikt. Dit is niet aan de orde in een MER. Het uitvoeren van een MER dient er immers toe te leiden dat de milieu-informatie beschikbaar komt die nodig is om op verantwoorde wijze een besluit te nemen. Het kabinet heeft de MER-deelnota 750 hectare aanvaard en is dus van mening dat het MER voldoende milieu-informatie biedt om tot een verantwoorde locatiekeuze te komen.

7.2 Begrenzing van de concrete beleidsbeslissingen

7.2.1 Inspraak en advisering

In enkele reacties wordt ingegaan op de begrenzing van de gebieden die worden genoemd in de concrete beleidsbeslissingen over het deelproject 750 hectare natuur- en recreatiegebied. Hierover worden de volgende opmerkingen gemaakt:

- Natuurmonumenten-Het Zuid-Hollands Landschap wijzen in hun gezamenlijke reactie op een fout in de concrete beleidsbeslissing voor Midden-IJsselmonde. Een gebied ten oosten van de leidingenstraat blijkt namelijk in de beschrijving van de toekomstige invulling ten onrechte buiten beschouwing te zijn gelaten.
- Een inspreker is het er niet mee eens dat de Koedoodzone ten zuiden van de Essendijk (langs de Koedood richting Zegenpolderse Zeedijk) bij de 600 hectare natuur- en recreatiegebied op Midden-IJsselmonde worden betrokken. De gemeente is hier namelijk al in onderhandeling met de grondeigenaren ten behoeve van de aanleg van een nieuwe, vervangende watergang in de richting van het Breeman gemaal. Dit is vastgelegd in het R.S.P. Vinexlocatie Midden-IJsselmonde van najaar 1998.
- Een bedrijf maakt bezwaar tegen het feit dat de grens van het gebied dat bestreken wordt door de concrete beleidsbeslissing over de Schiebroekse polder en Zuidpolder, dwars door dit bedrijf is getekend.

7.2.2 Standpunt kabinet

De omschrijving van de deelgebieden, waar Natuurmonumenten-Het Zuid-Hollands Landschap op doelen, zal in overeenstemming gebracht worden met de kaart die bij de concrete beleidsbeslissing hoort en waarop de

situatie wel juist is weergegeven. De begrenzings van de concrete beleidsbeslissingen die op Midden-IJsselmonde en de Schiebroekse- en Zuidpolder betrekking hebben, zullen worden aangepast in de zin die beide sprekers wensen.

7.3 Midden-IJsselmonde algemeen

7.3.1 Inspraak en advisering

Over Midden-IJsselmonde is een groot aantal inspraakreacties ingediend. Veel reacties hebben betrekking op de volgende aspecten:

- In een aantal reacties wordt gesteld dat in de geconstateerde behoefte aan recreatie op Midden-IJsselmonde voorzien kan worden door geringe aanpassingen uit te voeren, zoals het toevoegen van een aantal wandel- en fietspaden.
- In een aantal reacties wordt gewezen op het belang van de bestaande natuurwaarden in dit gebied.
- Een groot aantal sprekers vraagt om het gebied in zijn huidige constellatie te bewaren door het tot cultureel erfgoed te bestempelen.

Reactie inwoners Albrandswaard

Ruim drieduizend inwoners van de gemeente Albrandswaard hebben de volgende vijf stellingen ondertekend en ingediend als inspraakreactie:

1. Nee, ik wil niet dat de drie polders ten zuiden van de Essendijk omgevormd worden in een natuurgebied met bos, water en rietlanden.
2. Ja, ik wil de Zegenpolder, Molenpolder en Portlandpolder aangemerkt zien als toplocatie cultureel erfgoed in Zuid-Holland.
3. Ja, ik wens meer duidelijkheid en overleg bij de nadere uitwerking van de ontwikkelingen in onze overige polders.

4. Ja, de gifbelt bij de jachthaven moet zo spoedig mogelijk worden gesaneerd en wel voordat aan enige invulling van het landschap wordt begonnen.

7.3.2 Standpunt kabinet

Recreatiebehoefte

Volgens het milieu-effectrapport (MER)¹⁹ is Midden-IJsselmonde thans van belang voor de extensieve recreatie en dan met name voor routegebonden recreatie. Het gebied waar de concrete beleidsbeslissing betrekking op heeft, fungeert gezien zijn agrarische functie hoofdzakelijk als recreatief doorgangsgebied (fietsen en lopen). Het kabinet verwacht dat de capaciteit van Midden-IJsselmonde om adequaat te kunnen voorzien in de bestaande en toekomstige behoefte aan recreatie ook na het toevoegen van wandel- en fietspaden van onvoldoende omvang en kwaliteit zal zijn.

Natuurwaarden

In het MER is uitvoerig aandacht geschonken aan de bestaande natuurwaarden in het gebied op Midden-IJsselmonde waar de concrete beleidsbeslissing betrekking op heeft. Deze natuurwaarden blijken van beperkte omvang en betekenis te zijn²⁰. In akkerbouwgebieden is het bovendien, gezien de aard van de bedrijfsvoering, uitermate moeilijk om bestaande natuurwaarden te behouden en nieuwe waarden te creëren. Het kabinet acht de mogelijkheid om Midden-IJsselmonde te beschermen door het aangaan van beheersovereenkomsten, zoals sprekers voorstellen, dan ook geen begaanbare weg. Bovendien is het voor het kabinet de vraag in hoeverre de agrarische sector in Midden-IJsselmonde voldoende perspectief heeft om dit gebied ook voor de verre toekomst

19. Pagina 80-84 van het MER 750 ha natuur- en recreatiegebied.

20. Pagina 75-80 van het MER 750 ha natuur- en recreatiegebied.

Hoofdstuk 7 Toelichting en motivering bij 750 hectare natuur- en recreatiegebied

in zijn huidige verschijningsvorm te kunnen bewaren.

Cultuurhistorische en archeologische waarden

Op de cultuurhistorische en archeologische waarde van Midden-IJsselmonde wordt in het MER 750 hectare natuur- en recreatiegebied eveneens ingegaan²¹. Bij het bepalen van de Cultuurhistorische Hoofdstructuur heeft de provincie een inventarisatie uitgevoerd van cultuurhistorisch waardevolle structuren op het gebied van archeologie, historische geografie en nederzettingen. Hierbij is gebleken dat de dijkstructuur van Midden-IJsselmonde een hoge waardering verdient. De cultuurhistorische en archeologische waarden van Midden-IJsselmonde zijn evenwel van onvoldoende omvang en kwaliteit om het gebied uit de concrete beleidsbeslissing in aanmerking te laten komen voor de aanduiding 'Topgebied cultureel erfgoed in Zuid-Holland', zoals die door de provincie Zuid-Holland wordt gebruikt. Redenen hiervoor zijn de doorsnijding van het gebied door de leidingenstraat en de wijzigingen die in de loop van de tijd aan de Koedood zijn aangebracht. Het voorgaande houdt tevens in dat het gebied niet voldoet aan de criteria voor de zogenoemde Belvédère-gebieden. Afgezien van de beperkte aanwezigheid van cultuurhistorische en archeologische waarden, geldt bovendien dat de regelgeving om betrokken gebieden daadwerkelijk te beschermen nog onvoldoende is uitgekristalliseerd om op korte termijn het gewenste beschermingsniveau te kunnen realiseren.

Verstedelijkingsdruk

Het kabinet constateert dat de meeste betrokkenen het streven onderschrijven om de gekozen locaties voor de 750 hectare natuur- en recreatiegebied in het algemeen en Midden-IJsselmonde in het bijzonder voor

de verre toekomst van verstedelijking te vrijwaren. Ook het uitgangspunt dat de leefbaarheid van het Rijnmondgebied een impuls behoeft, waarin door realisering van de 750 hectare kan worden voorzien, is breed onderschreven. Over de beantwoording van de vraag hoe deze doelen het beste bereikt kunnen worden, bestaat echter veel minder overeenstemming. De voorgestelde opties om het huidige agrarische gebruik te handhaven, in combinatie met het afsluiten van beheersovereenkomsten met de agrariërs en het bestempelen van Midden-IJsselmonde tot cultureel erfgoed, bieden volgens het kabinet echter geen afdoende oplossing voor de beoogde kwaliteitsverbetering.

Het kabinet houdt dan ook vast aan het transformeren van Midden-IJsselmonde van een agrarisch gebied in een natuur- en recreatiegebied. Dit houdt in dat het gebied de bestemming natuur en recreatie krijgt, gevolgd door het aankopen, inrichten en beheren ervan door of in opdracht van de overheid.

Alleen op die manier kunnen de gewenste natuurkwaliteit en recreatieve capaciteit gerealiseerd worden. Daarnaast leert de ervaring dat voor een landelijk gebied, dat binnen de stedelijke invloedssfeer ligt, deze aanpak op de lange termijn de beste bescherming biedt tegen verstedelijkingsdruk.

Reactie inwoners Albrandswaard

Het kabinet merkt met betrekking tot de stellingen van de inwoners van Albrandswaard het volgende op:

- Ad 1: Het kabinet houdt vast aan het voornemen om het gebied op Midden-IJsselmonde dat in de concrete beleidsbeslissingen is aangeduid en nu in gebruik is bij de akkerbouw, te transformeren in een natuur en recreatiegebied. Hierbij wordt verwezen naar het eerder in deze paragraaf

21. Pagina 84-90 van het MER 750 ha natuur- en recreatiegebied.

verwoorde standpunt. De nadere uitwerking van dit voornemen is in handen van de provincie Zuid-Holland. Over deze uitwerking worden in de PKB-plus geen besluiten genomen.

- Ad 2: Er is geen aanleiding om de Zegenpolder, Molenpolder en Portlandpolder aan te merken als toplocatie cultureel erfgoed in Zuid-Holland. Deze drie polders kennen hiervoor te weinig cultuurhistorische, archeologische en historisch geografische waarden. Dit oordeel wordt, zoals vermeld, onder meer ingegeven door het feit dat het gebied doorsneden wordt door de leidingenstraat en door de wijzigingen die in de loop van de tijd aan de Koedood zijn aangebracht.
- Ad 3: De provincie Zuid-Holland is verantwoordelijk voor de verdere uitwerking en uitvoering van het deelproject 750 hectare natuur- en recreatiegebied. De provincie heeft zich bereid verklaard om bewoners, bedrijven en andere belanghebbenden nauw bij de verdere planvorming en uitvoering te zullen betrekken.
- Ad 4: De besluitvorming over het al of niet saneren van de bodemsaneringslocatie bij de jachthaven van Rhooen maakt geen onderdeel uit van de besluitvorming in het kader van deze PKB-plus. De provincie Zuid-Holland is bezig met het opstellen van een saneringsplan dat door het college van Gedeputeerde Staten vastgesteld zal worden. Dit plan voorziet niet in het afgraven en vervolgens elders storten van het indertijd hier gestorte huishoudelijke en industriële afval. Dit zou immers betekenen dat het probleem niet opgelost, doch slechts verplaatst zou worden.

7.4 Inrichting Midden-IJsselmonde

7.4.1 Inspraak en advisering

In een aantal reacties wordt ingegaan op de ideeën die zijn ontwikkeld voor de toekomstige inrichting van de 750 hectare natuur- en recreatiegebied. De provincie Zuid-Holland heeft schetsen gemaakt van de wijze waarop de diverse locaties ingericht zouden kunnen worden. Deze schetsen hebben bij een aantal betrokkenen de indruk gewekt dat er al besluiten zijn genomen over de exacte invulling van het gebied. Daarnaast is er veel weerstand tegen het voornemen uit deel 1 van de PKB-plus om op Midden-IJsselmonde 'natte natuur' te ontwikkelen. Natuurmonumenten-Het Zuid-Hollands Landschap vragen om in de PKB-plus, deel 3a, op te nemen dat het op IJsselmonde te ontwikkelen (natte) natuurgebied deel gaat uitmaken van Natura 2000. Een aantal insprekers vraagt in hoeverre zij op Midden-IJsselmonde kunnen blijven wonen en of zij hun bedrijf kunnen voortzetten.

De Commissie m.e.r. vindt het een belangrijke tekortkoming dat in het MER over het deelproject 750 hectare natuur- en recreatiegebied alternatieven ontbreken voor de voorgestelde functietoedeling voor Midden-IJsselmonde en, daarmee samenhangend, voor het landschap waarnaar wordt gestreefd. Bovendien vindt de Commissie dat onvolledig is weergegeven hoe de voorgestelde functietoedeling op het aspect landschap scoort. De Commissie m.e.r. constateert verder dat voor het toelaten van stedelijke functies in het gebied dat is aangeduid als de 'Rand van Rhooen' een milieuonderbouwing in het MER ontbreekt. De wettelijk MER adviseur van LNV beveelt aan de effecten verder te kwantificeren ter onderbouwing van de uiteindelijke locatiekeuze en inrichtingsschetsen.

Hoofdstuk 7 Toelichting en motivering bij 750 hectare natuur- en recreatiegebied

7.4.2 Standpunt kabinet

Het voornemen uit de PKB-plus, deel 1, met betrekking tot Midden-IJsselmonde heeft veel reacties opgeleverd. Dit is mede het gevolg van enkele inrichtingsschetsen, die tijdens de informatiebijeenkomsten aan de bevolking zijn getoond. Velen hebben deze schetsen, die in opdracht van de provincie Zuid-Holland zijn opgesteld, beschouwd als het uiteindelijk in Midden-IJsselmonde uit te voeren ontwerp. Met deze schetsen is echter slechts beoogd een indruk te geven van de situatie, zoals die mogelijk in de toekomst als uitwerking van de concrete beleidsbeslissing zou kunnen ontstaan. De provincie wil in goede samenspraak met de betrokken bewoners, bedrijven en andere belanghebbenden tot voorstellen voor de inrichting komen, die op voldoende draagvlak kunnen rekenen.

Mede gezien de bezwaren van de insprekers ziet het kabinet af van het gebruiken van de specificaties 'natte natuur' en 'parkbos' in de PKB-plus, zonder daarbij overigens afbreuk te doen aan de ambities voor de kwaliteit van de toekomstige inrichting. Het gebied ten noorden van de Essendijk uit de concrete beleidsbeslissing krijgt in de PKB-plus nu de aanduiding 'openluchtrecreatie met natuurwaarden' in plaats van de specificatie 'parkbos met natuurwaarden' uit deel 1 van de PKB-plus. Voor het gebied ten zuiden van de Essendijk is de specificatie 'robuuste natte natuur met recreatief medegebruik' vervangen door de aanduiding 'hoogwaardige natuur met recreatief medegebruik'. In de concrete beleidsbeslissing over Midden-IJsselmonde blijft de zonering van noord naar zuid dus wel gehandhaafd.

Door deze nieuwe aanduidingen ontstaat meer ruimte voor een nader afwegingsproces, waarin ook andere dan 'natte' inrichtings-

modellen ontwikkeld en beoordeeld kunnen worden. Hiermee wordt eveneens tegemoetgekomen aan de kritiek van de Commissie voor de milieu-effectrapportage op het MER 750 hectare.

De provincie Zuid-Holland zal als trekker van het deelproject 750 hectare natuur- en recreatiegebied de aangepaste specificaties in het vervolgtraject nader invullen en uitwerken. De inwoners van de betreffende gebieden, de hier gevestigde bedrijven en andere belanghebbenden zullen hier nauw bij worden betrokken, zodat er optimale omstandigheden zullen ontstaan om tot een door alle betrokkenen gedragen oplossing te komen.

Voor het genoemde draagvlak acht het kabinet het van groot belang dat het Bestuurlijk Platform 750 hectare en de Raad van de gemeente Albrandswaard²² hebben ingestemd met het transformeren van Midden-IJsselmonde van een akkerbouwgebied in een natuur- en recreatiegebied.

Volksgezondheid en milieu

Met betrekking tot de verwachtingen van een aantal insprekers dat het ontwikkelen van (natte) natuur negatieve gevolgen heeft voor het milieu en de volksgezondheid, merkt het kabinet op dat over de invulling van de 750 hectare in het kader van de PKB-plus geen besluit wordt genomen. De mate waarin er sprake zal zijn van 'natte' natuur zal pas in een volgend stadium aan de orde komen. Bij het ontwikkelen van de plannen voor de inrichting en het beheer zullen de relevante aspecten op het gebied van volksgezondheid en veiligheid uiteraard aan de orde komen. Het kabinet ziet overigens geen reden om te veronderstellen dat de volksgezondheid in gebieden met veel natuur of in de nabijheid van natuur, slechter zou zijn dan in gebieden zonder natuur.

22. In de Raadsvergadering van 13 september 2001.

Natura 2000

Het onderbrengen van natuurgebieden in Natura 2000 houdt in dat het betreffende gebied aangemeld wordt in het kader van de Europese Habitatrichtlijn. De vraag in hoeverre dit aan de orde is, kan pas beantwoord worden nadat de beleidsvoornemens uit de PKB-plus ten uitvoer zijn gebracht. Criterium bij het aanmelden van een gebied voor de Habitatrichtlijn is dat er sprake is van natuurwaarden, die in Natura 2000 zijn gespecificeerd. Dat er in een gebied natuurwaarden ontwikkeld zullen worden, is onvoldoende grond voor een aanmelding.

Woningen en bedrijven

De beoogde transformatie van een agrarisch gebied naar een natuur- en recreatiegebied, houdt in dat er binnen het daarvoor aangeduide deel van Midden-IJsselmonde geen plaats zal zijn om de aanwezige (agrarische) bedrijven op de huidige leest voort te zetten. Woningen die langs de dijken liggen, zullen hun woonfunctie naar alle waarschijnlijkheid kunnen behouden. Voor de (bedrijfs)-woningen op de huidige landbouwpercelen binnen het gebied, zal per geval bezien worden in hoeverre deze hun woonfunctie kunnen behouden. Dit zal bij het uitwerken van de ideeën over de toekomstige inrichting aan de orde komen.

Met betrekking tot het mogelijk in het Buitenland van Rhoon realiseren van stedelijke functies wijst het kabinet erop dat dit aspect geen onderdeel uitmaakt van het thans voorliggende MER-plichtige besluit. Het hier al of niet toelaten van stedelijke functies zal in het kader van het streekplan nader moeten worden afgewogen. Dan zal tevens aan de orde komen in hoeverre een dergelijke ontwikkeling MER-plichtig is.

7.5 Getijden, gearceerd gebied en golfbaan

7.5.1 Inspraak en advisering

In de ingediende reacties wordt ingegaan op de volgende zaken, die weliswaar in de stukken zijn vermeld, maar die feitelijk geen onderdeel uitmaken van het ruimtelijke beleid van de PKB-plus Mainportontwikkeling Rotterdam:

- De mogelijkheid om op termijn getijden toe te laten in Midden-IJsselmonde en de gevolgen daarvan voor de beveiliging tegen het water en voor de waterkwaliteit. Specifiek merkt Natuurmonumenten-Het Zuid-Hollands Landschap hierover op dat in het MER is uitgegaan van het toelaten van getijden door het afgraven van een deel van de primaire waterkering. De mogelijkheden van een inlaatconstructie (hoogwaterkering, duiker, hevel) hadden in het MER volgens hen ook uitgewerkt moeten worden.
- Het gebied dat op de kaart bij de concrete beleidsbeslissing over Midden-IJsselmonde met een arcering is aangegeven, ofwel de Rand van Rhoon. De PKB-plus meldt het voornemen om in dit gebied, na een afweging in streekplankader en binnen een groene inrichting, het realiseren van bedrijven en woningen mogelijk te maken. Dit voornemen ondervindt steun van de Kamer van Koophandel Rotterdam. Anderen, waaronder de Vereniging De Carnisse Grienden, beoordelen dit voornemen juist negatief. In enkele van deze reacties wordt de mogelijkheid om in dit deel van de gemeente Albrandswaard stedelijke functies te realiseren op voorhand afgewezen. In een aantal gevallen wordt daarbij verwezen naar een niet nader aangeduid Koninklijk Besluit en een bestuurs-overeenkomst die in het kader van het Goederendistributiecentrum Eemhaven-

Hoofdstuk 7 Toelichting en motivering bij 750 hectare natuur- en recreatiegebied

Zuid is afgesloten. Een aantal insprekers merkt op dat het niet duidelijk is in hoeverre het gearceerde deel van Midden-IJsselmonde onderdeel uitmaakt van het deelproject 750 hectare natuur- en recreatiegebied.

- In een groot aantal reacties wordt ingegaan op de ideeën uit de PKB-plus met betrekking tot de bestaande golfbaan. Vooruitlopend op de uitkomsten van het onderzoek hiernaar van de provincie Zuid-Holland, waar het rijk in de PKB-plus op aandringt, merken insprekers op dat de bestaande golfbaan niet alleen voor de beoefenaars van de golfsport, maar ook voor anderen, een belangrijke recreatieve functie vervult. Men voegt hieraan toe dat er een grote behoefte is aan golfbanen en dat het lang zal duren voordat een nieuwe golfbaan dezelfde kwaliteit heeft bereikt als de bestaande. Ook vindt men het verwijderen van de huidige golfbaan een grote kapitaalvernietiging. Volgens een aantal insprekers zal het erg duur zijn om de baggerspecie af te graven waar de huidige golfbaan op is aangelegd. De locatie zal hierdoor lager komen te liggen, waardoor het gebied weer aan de getijden van de Oude Maas bloot komt te staan. Dit aspect, en de stelling dat de huidige golfbaan niet bij de bestaande en de geplande natuur past, zijn voor Natuurmonumenten-Het Zuid-Hollands Landschap en de gemeente Albrandswaard argumenten om juist voor het verwijderen van de golfbaan te pleiten.

7.5.2 Standpunt kabinet

Getijden

Het kabinet wijst erop dat er thans geen sprake is van het toelaten van de getijden van de Oude Maas. In deel 1 van de PKB-plus is vermeld dat nader onderzoek naar de mogelijkheden om het areaal getijdengebied in Midden-IJsselmonde te vergroten, moet uitwijzen of er

op termijn haalbare oplossingsrichtingen kunnen worden ontwikkeld die kunnen rekenen op voldoende maatschappelijk draagvlak. Dit blijft onverkort van kracht. De bezwaren van de insprekers tegen het toelaten van getijden zullen bij dat onderzoek worden betrokken.

Het al of niet toelaten van getijdenwerking in Midden-IJsselmonde is dus thans niet aan de orde. In het MER zijn de gevolgen van het toelaten van getijden tot Midden-IJsselmonde desondanks onderzocht. De vraag van welke technische voorzieningen gebruikgemaakt zou moeten of kunnen worden om de getijden op termijn daadwerkelijk tot Midden-IJsselmonde toe te laten, is geen onderdeel van het m.e.r.-plichtige besluit. Wanneer het voornemen om getijden toe te laten in de toekomst aan de orde komt, zal er bezien worden in hoeverre daarbij een afzonderlijke milieu-effectrapportage uitgevoerd moet worden.

Gearceerd gebied en golfbaan

Over het gebied dat op kaart 3.7 (zie bijlage 2) gearceerd is aangegeven en over de bestaande golfbaan zullen pas besluiten worden genomen na een nadere afweging in streekplankader. Bij deze afweging zullen de bezwaren van de insprekers betrokken worden, evenals het nog uit te voeren onderzoek naar de mogelijkheden voor het verwijderen van de bestaande golfbaan en het realiseren van een nieuwe baan. Besluitvorming over het gearceerde gebied en over de golfbaan is in het kader van de PKB-plus niet aan de orde. Voor de duidelijkheid wijst het kabinet erop dat het deelproject 750 hectare natuur- en recreatie uit de volgende onderdelen bestaat:

- In de Schiezone en in de Schiebroekse polder en Zuidpolder zullen respectievelijk 50 en 100 hectare van de 750 hectare worden gerealiseerd.
- Op Midden-IJsselmonde komen de overige 600 hectare. Het gearceerde gebied op

Midden-IJsselmonde, dat een omvang van ongeveer 150 hectare heeft, behoort niet tot het deelproject.

Het Koninklijk Besluit van 14 oktober 1988, nr. 33, het Bestemmingsplan Albrandswaard-Noord van gemeente Albrandswaard en de Bestuursovereenkomst tussen de provincie Zuid-Holland, de gemeente Albrandswaard en de gemeente Rotterdam over de vestiging van het goederendistributiecentrum 'Distripark' in Albrandswaard-Noord van 5 december 1988 hebben geen betrekking op het deel van IJsselmonde dat in de PKB-plus aan de orde is. Om verdere verwarring te voorkomen is de informatie die in deel 1 van de PKB-plus op kaart 7a is weergegeven, over twee kaarten verdeeld. Op de nieuwe kaart 3.6 (zie bijlage 2) is de concrete beleidsbeslissing over de ontwikkeling van 600 hectare natuur- en recreatiegebied op Midden-IJsselmonde in beeld gebracht. Kaart 3.7 (zie bijlage 2) toont het gebied dat onderwerp is van de beslissing van wezenlijk belang over het aangrenzende gebied.

7.6 Landinrichting

7.6.1 Inspiraak en advisering

De WLTO maakt bezwaar tegen het realiseren van 600 hectare natuur- en recreatiegebied op Midden-IJsselmonde en tegen het leggen van een verband tussen de 50 hectare groen die in de Schiezone moet komen en de compensatie die nodig is in het kader van de eventuele aanleg van de A4-Noord door Midden-Delfland. Deze vermeende relatie wordt in de zienswijze niet aanvaardbaar genoemd. Midden-IJsselmonde is volgens de WLTO een overwegend akkerbouwgebied met gezonde bedrijven, dat deel uitmaakt van de Landinrichting IJsselmonde. De plannen door-kruisen de Landinrichting volledig. Daarin is

sprake van een verbetering van de landbouw-structuur, een landschapsplan en van enkele recreatieve verbindingen. De door het aanvaarden van deze plannen toegezegde planologische rust van dertig jaar wordt verbroken. Het wettelijke instrument van de Landinrichting wordt hierdoor uitgehold.

7.6.2 Standpunt kabinet

Het is juist dat er voor Midden-IJsselmonde een Landinrichtingsplan is vastgesteld en dat in het gebied overwegend akkerbouw plaatsvindt. Het vaststellen van een Landinrichtingsplan houdt evenwel geenszins de garantie in dat het betrokken gebied vervolgens (al of niet voor een periode van dertig jaar) gevrijwaard zal blijven van nieuwe discussies over de bestemming ervan. Met name in dicht bij het stedelijke gebied gelegen agrarische gebieden kunnen nieuwe inzichten altijd een hernieuwde discussie en afweging vergen. Dat daarbij rekening gehouden zal moeten worden met de belangen van de betrokken (agrarische) bedrijven staat buiten kijf. Het kabinet is er niet van overtuigd dat in deze situatie het landinrichtingsinstrumentarium het meest geschikt is om de beoogde transformatie van een agrarisch gebied in natuur- en recreatiegebied uit te voeren. Bovendien heeft de Landinrichtingscommissie zelf te kennen gegeven hierin geen rol voor zichzelf te zien. Het kabinet ziet daarom geen reden om te veronderstellen dat het wettelijke instrument van de Landinrichting wordt uitgehold door de werkwijze die bij het deelproject 750 hectare natuur- en recreatiegebied is gehanteerd.

Van een relatie tussen het in de Schiezone te realiseren groen en de eventueel benodigde compensatie voor de aanleg van de A4-Noord door Midden-Delfland is geen sprake.

Hoofdstuk 7 Toelichting en motivering bij 750 hectare natuur- en recreatiegebied

7.7 Inrichting Schiebroekse- en Zuidpolder en Schiezone

7.7.1 Inspraak en advisering

De vraag in hoeverre het zinvol en mogelijk is om de in de PKB plus genoemde aantallen hectares in deze deelgebieden te realiseren wordt door enkele insprekers ontkennend beantwoord, terwijl anderen er juist positief op reageren. Door enkele insprekers wordt gepleit voor het zo veel mogelijk handhaven van het huidige landelijke karakter van met name de Schiebroekse- en Zuidpolder, en voor het in de plannen inpassen van de thans in het gebied gevestigde veehouderijbedrijven. Daarnaast blijkt ook hier dat de door de Provincie Zuid-Holland ontwikkelde en aan de bevolking gepresenteerde schetsen van de toekomstige inrichting van de gebieden die door de concrete beleidsbeslissingen worden bestreken kritiek ondervinden. Het gaat hierbij met name om het inpassen van sportvoorzieningen en volkstuinen en de daarbij behorende wegen en parkeerplaatsen. Natuur- en Vogelwacht Rotta stelt voor aan de concrete beleidsbeslissing over de noordflank van Rotterdam toe te voegen dat de beoogde natuur- en recreatiegebieden dienen voor - en bijdragen aan - de realisatie van de ecologisch/recreatieve verbindingzone tussen de Groenblauwe Slinger en de Rottewig, te weten de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur. Daarnaast verzoekt een inspreker om aan de beslissing van wezenlijk belang over deze locaties toe te voegen dat het hier om extensieve recreatie gaat, passend bij de functie van het gebied als ecologische verbindingzone. Enkele insprekers melden hun bedrijf te willen voortzetten binnen de gebieden die onder de concrete beleidsbeslissingen vallen.

7.7.2 Standpunt kabinet

Het kabinet ziet in de inspraakreacties geen aanleiding om terug te komen op het standpunt dat de in de Schiezone en in de Schiebroekse en Zuidpolder te ontwikkelen hectares natuur en recreatie een significante toevoeging aan het recreatief en ecologisch functioneren van het betreffende gebied zullen vormen.

Het spreekt daarbij vanzelf dat bij de verdere uitwerking van de plannen aandacht zal worden geschonken aan het inpassen van de infrastructuur, die de Schiebroekse- en Zuidpolder zal doorsnijden en aan de relatie tussen de te realiseren hectares natuur en recreatie en de ruimere omgeving daarvan.

Over de exacte invulling van het gebied worden in de PKB-plus geen besluiten genomen. De aspecten van de toekomstige inrichting van deze gebieden, die insprekers noemen, zullen aan de orde komen bij de verdere uitwerking van de plannen. Daarbij zal tevens de vraag aan de orde komen in hoeverre de bestaande bedrijven hun activiteiten kunnen voortzetten. In het algemeen geldt dat bij het maken van nieuwe plannen de kwaliteiten van het huidige landschap zo goed mogelijk benut dienen te worden. De veehouderij vormt daarbij een belangrijke drager van het typisch Hollandse landschap. In de directe omgeving van het stedelijke gebied is de stedelijke en recreatieve druk echter zo groot dat het handhaven van de bestaande veehouderijbedrijven onvoldoende soelaas biedt. Veehouderijbedrijven bieden onvoldoende opvangcapaciteit voor recreanten en zijn in dergelijke gebieden onvoldoende in staat om weerstand te bieden tegen verstedelijking. In de omgeving van het stedelijk gebied ontbreekt bovendien ruimte voor schaalvergroting en is sprake van hoge grondprijzen. Hierdoor is er onvoldoende perspectief voor het duurzaam voortbestaan van de veehouderij.

De vrees van een inspreker dat het ontwikkelen van (natte en vooral onbeheerde) natuur een nadelig effect zal hebben op de volksgezondheid, is volgens het kabinet ongegrond. Het kabinet heeft in de vigerende bestemmingsplannen voor de Schiebroekse- en Zuidpolder van de gemeenten Rotterdam en Berkel en Rodenrijs geen basis gevonden voor de stelling van de Natuur- en Vogelwacht Rotta dat in dit gebied al 10 hectare voor natuur en recreatie bestemd zou zijn. Ook als hier sprake zou zijn van reeds aanwezig dan wel gepland groen, blijft gelden dat er in dit gebied 100 hectare natuuren recreatiegebied in PMR-kader tot stand zal worden gebracht.

In de beslissing van wezenlijk belang over de Schiebroekse- en de Zuidpolder in de PKB-plus, deel 1, wordt gesproken over inrichting van dit gebied als recreatief uitloophet gebied en als ecologische verbindingzone tussen de Groenblauwe Slinger en het Rottemerengebied. Het spreekt voor het kabinet vanzelf dat de wijze waarop uiteindelijk invulling gegeven zal worden aan het begrip 'recreatief uitloophet gebied' niet strijdig zal mogen zijn met de eveneens door het gebied te vervullen functie van ecologische verbindingzone. Ook de uiteindelijke situering van recreatieve voorzieningen die in de PKB-plus zijn genoemd, doch waarvan de ontwikkeling en realisering buiten het PMR-kader zal plaatsvinden mag niet strijdig zijn met deze laatste functie. De in het gebied woonachtige bevolking en de hier gevestigde bedrijven en andere belanghebbenden zullen door de provincie Zuid-Holland nauw worden betrokken bij de verdere planontwikkeling voor zowel de Schiezone, als de Schiebroekse- en de Zuidpolder.

Belanghebbenden zullen tot slot gebruik kunnen maken van de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen en bezwaren in het

kader van de ruimtelijke ordeningsprocedures die doorlopen zullen moeten worden. Bij de Schiezone gaat het daarbij om alleen de bestemmingsplanprocedure, terwijl er bij de Schiebroekse- en Zuidpolder bovendien sprake zal zijn van een herziening van het streekplan Rijnmond.

7.8 Groene verbinding

7.8.1 Inspraak en advisering

Onder meer de gemeente Rotterdam, de ANWB, de stadsregio Rotterdam en het samenwerkingsverband ROM-Rijnmond wijzen op het belang van het realiseren van de groene verbinding over de A15 en de Betuwelijn die in de PKB-plus wordt genoemd. Voor de beoogde recreatieve ontwikkeling en als stimulans van het gebruik van het openbaar vervoer en langzaam verkeer, hecht men grote waarde aan deze verbinding. De gemeente Rotterdam vindt het dringend gewenst dat er een goede afstemming plaatsvindt tussen de Tracé/MER-procedure A15 en de projectontwikkeling van PMR. De Kamer van Koophandel Rotterdam is van mening dat het realiseren van de beoogde groene verbinding op geen enkele wijze tot beperkingen mag leiden van het gebruik van de A15 en de Betuwelijn.

Met betrekking tot de groene verbinding merkt de Commissie m.e.r. op dat de (on)mogelijkheden van het realiseren van de verbinding en de milieuvoor- en nadelen ervan in deel 3a van de PKB-plus meer concreet aangegeven zouden moeten worden. Indien het onzeker is of een effectieve verbinding tot de mogelijkheden behoort moet volgens de Commissie m.e.r. besproken worden welke consequenties dit heeft voor de keuze voor IJsselmonde.

Hoofdstuk 7 Toelichting en motivering bij 750 hectare natuur- en recreatiegebied

7.8.2 Standpunt kabinet

In de betreffende beslissing van wezenlijk belang is gesteld dat er een zogenoemde groene verbinding tussen Midden-IJsselmonde en Rotterdam-Zuid gerealiseerd zal worden. Er zal nader onderzoek gedaan worden naar de wijze waarop deze zal worden vormgegeven en landschappelijk ingepast. Het kabinet onderschrijft het grote belang dat de insprekers hechten aan het zoveel mogelijk opheffen van de barrièrewerking van de infrastructuurbundel A15/Betuwelijn. Over de wijze waarop hieraan inhoud gegeven zal worden, zullen in het projectenspoor nadere afspraken gemaakt worden. Hierbij geldt dat het kabinet in het kader van de betere benutting en capaciteitsvergroting van de A15 heeft aangegeven rekening te houden met een groene verbinding. In de PKB-plus is opgenomen dat de groene verbinding zodanig veilig moet zijn dat deze geen belemmering vormt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Daarmee is reeds tegemoet gekomen aan de eis, die de Kamer van Koophandel Rotterdam aan de groene verbinding stelt.

In het projectenspoor zullen ideeën over de uiteindelijke vorm en omvang van de groene verbinding worden ontwikkeld. De (on)mogelijkheden van de verbinding zijn dan ook nu nog niet aan de orde. Het kabinet gaat er vooralsnog vanuit dat dit traject tot het realiseren van een passende voorziening zal leiden voor de verbinding tussen Rotterdam-Zuid en Midden-IJsselmonde. Overigens vindt het kabinet dat de keuze voor Midden-IJsselmonde hier niet van afhankelijk is.

7.9 Water

7.9.1 Inspiraak en advisering

Het Zuiveringsschap Hollandse Eilanden en Waarden pleit ervoor in het kader van het ont-

wikkelen van Midden-IJsselmonde een waterinlaat en waterzuiveringsbekken te realiseren die kunnen bijdragen aan de gewenste verbetering van de waterkwaliteit in een breder gebied dan Midden-IJsselmonde. De groene verbinding tussen Rotterdam en Midden-IJsselmonde, die in de PKB-plus is opgenomen, zou dan tevens van een waterverbinding voorzien moeten worden.

Het Hoogheemraadschap van Delfland is van mening dat volgens de definitie van verdroging ook de aanvoer van water van mindere kwaliteit (dan in het gebied zelf aanwezig) als een verdrogingsprobleem moet worden aangemerkt. Verdroging kent dus naast een kwantiteits- ook een kwaliteitsaspect dat nu in het MER te snel wordt weggeschreven. Daarnaast merkt het Hoogheemraadschap van Delfland op dat alle ruimtelijk relevante plannen met ingang van medio februari 2001 onderhevig zijn aan een zogenaamde watertoets. Deze heeft betrekking op de locatiekeuze en op de inrichting van de gekozen locatie. De toets is gericht op de aspecten veiligheid, het voorkomen van regionale wateroverlast, waterkwantiteit, waterkwaliteit en verdroging. In het MER is volgens het Hoogheemraadschap van Delfland niet alleen onvoldoende aandacht besteed aan verdroging, maar ook aan het vasthouden van water.

7.9.2 Standpunt kabinet

De wensen en ideeën van het Zuiveringsschap Hollandse Eilanden en Waarden zijn in deze PKB-plus niet aan de orde, maar kunnen mogelijk wel bij de verdere planuitwerking voor Midden-IJsselmonde en de bijbehorende groene verbinding betrokken worden. Hierbij geldt dan als voorwaarde dat er voldoende financiële middelen beschikbaar gesteld worden en dat er geen sprake zal zijn van het afweten van waterkwaliteitsproblemen van het stedelijke op het landelijke gebied.

De constatering van het Hoogheemraadschap Delfland dat bij verdroging ook de aanvoer van water van mindere kwaliteit als probleem moet worden aangemerkt, is juist. Bij de vraag in hoeverre er bij de planontwikkeling rond de 750 hectare rekening gehouden moet worden met verdroging, merkt het kabinet het volgende op. De gebieden Schiezone en Zuidpolder en Schiebroekse polder zijn in het streekplan Rijnmond aangeduid als 'Recreatie- en bosgebied bestaand of in uitvoering', respectievelijk 'Agrarisch gebied'. De verdrogingsproblematiek is in de provinciale systematiek alleen aan de orde in gebieden met de aanduiding 'Agrarisch gebied natuurwetenschappelijk en/of landschappelijk waardevol'. Deze aanduiding is wel van toepassing op Midden-IJsselmonde. In Midden-IJsselmonde is daarom met gebruikmaking van gelden van de zogenaamde GeBeVe-regeling (Gebiedsgerichte Bestrijding van Verdroging) een project uitgevoerd ter verbetering van de waterkwaliteit in Midden-IJsselmonde. Het kabinet is van mening dat de kans dat er bij uitvoering van de plannen voor 750 hectare natuur- en recreatiegebied verdroging op zal treden binnen de aangegeven locaties eerder kleiner dan groter zal worden.

Het is juist dat de watertoets, zoals bedoeld in de startovereenkomst Waterbeleid 21e eeuw, met betrekking tot de 750 hectare natuur- en recreatiegebied niet is toegepast. In deze startovereenkomst zijn onder meer afspraken gemaakt over het uitwerken van de watertoets. De essentie van de watertoets is het bereiken van afstemming tussen het waterbeleid en het ruimtelijke-ordeningsbeleid in een gebied, waarbij alle waterhuishoudkundig relevante aspecten worden meegenomen. Naast de aspecten veiligheid en wateroverlast komen hierbij ook de aspecten waterkwaliteit en verdroging aan de orde. Afsproken is om de watertoets toe te passen vanaf 14 februari 2001.

Het kabinet is van oordeel dat het aspect water, zoals bedoeld in de watertoets, voldoende in kaart is gebracht in de MER-deelnota 750 hectare. Feitelijk is daarmee gehandeld conform de watertoets. De conclusie is gerechtvaardigd dat er dichtbij het stedelijk gebied van Rotterdam geen andere gebieden beschikbaar zijn die op grond van de watertoets als een beter alternatief voor de thans voorgestelde locaties naar voren zouden kunnen komen. Verder wijst het kabinet op de uitwerking van de watertoets, die het Hoogheemraadschap van Delfland als bijlage bij de ingediende reactie heeft opgenomen. Deze heeft deels betrekking op het toetsen van ideeën op het gebied van verstedelijking. Hiervan is in het kader van de 750 hectare geen sprake.

In de watertoets is tevens opgenomen dat de initiatiefnemer dient aan te geven hoe uitvoering wordt gegeven aan benodigde maatregelen op het gebied van het water. Bij de uitwerking van de plannen voor de 750 hectare zullen zaken als het voorzien in een waterbergend vermogen van voldoende omvang, de gewenste mate van peilfluctuatie en de mate waarin flexibel peilbeheer wordt toegepast, aan de orde komen. Hiermee wordt op dat moment voldaan aan de richtlijnen van de watertoets. De waterbeheerders zullen hierbij worden betrokken.

7.10 Financiële onderbouwing

7.10.1 Inspreek en advisering

Een aantal insprekers plaatst vraagtekens bij het beleid dat in deel 1 van de PKB-plus is verwoord, aangezien de financiële onderbouwing ontbreekt. In een aantal zienswijzen wordt gesteld dat bij een financiële onderbouwing van de plannen tevens ingegaan dient te worden op de aspecten veiligheid, bewaking, onderhoud en dergelijke. In het belang van een

Hoofdstuk 7 Toelichting en motivering bij 750 hectare natuur- en recreatiegebied

voorspoedige realisatie, stellen de provincie Zuid-Holland en Natuurmonumenten-Het Zuid-Hollands Landschap voor om de uitvoering van de 750 hectare natuur- en recreatiegebied direct na het uitkomen van deel 4 van de PKB-plus ter hand te nemen.

7.10.2 Standpunt kabinet

Het kabinet wijst erop dat afspraken over de financiering van de deelprojecten in een convenant tussen de PMR-partners zullen worden verwoord. Daarbij zullen uiteraard ook de kosten van het beheer van de beoogde natuur- en recreatiegebieden betrokken worden. Tevens zal in dat kader gezien worden op welk moment de uitvoering van start gaat.



Bijlage 1

Literatuurlijst

1. Gemeente Rotterdam, Ruimtelijke visie regio Rotterdam. Bouwsteen voor PKB-deel 1 Project Mainportontwikkeling Rotterdam, 'Naar een synthese tussen haven, stad en delta', november 2000
2. Projectdirectie Mainportontwikkeling Rotterdam, Deelnota economie. Probleemanalyse ruimte voor haven- en industrieel complex, maart 2000
3. a. Nederlands Economisch Instituut, Centraal planbureau en Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu, Welvaartseffecten van Maasvlakte 2. Kosten-batenanalyse van uitbreiding van de Rotterdamse haven door landaanwinning, mei 2001
b. Nederlands Economisch Instituut, Centraal planbureau en Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu, Welvaartseffecten van Maasvlakte 2 aanvullende kosten-batenanalyse van uitbreiding van de Rotterdamse haven door landaanwinning, december 2001
4. Projectdirectie Mainportontwikkeling Rotterdam, Marktconsultatiedocument, Ideeën en vragen over PPS bij Mainportontwikkeling Rotterdam, april 2000
5. Ministerie van Financiën, Nieuw Land, Nieuwe Wegen. Rapportage over de uitwerking van een publiek-private bedrijfseconomische aanpak voor aanleg en exploitatie van Maasvlakte 2 (Rapportage werkgroep Moerman 2), Den Haag, 3 april 2001
6. Projectdirectie Mainportontwikkeling Rotterdam, Op Koers, 11 juni 1999
7. Projectdirectie Mainportontwikkeling Rotterdam, Startnotitie PKB-plus/m.e.r. Mainportontwikkeling Rotterdam, mei 1998
8. a. Nederlands Economisch Instituut en Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu, Kosten en baten 750 ha natuur- en recreatiegebied regio Rotterdam, mei 2001
b. Nederlands Economisch Instituut en Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu, Welvaartseffecten 750 ha natuur- en recreatiegebied regio Rotterdam, december 2001
9. Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam, Rapportage vervolgstappen BRG, februari 2000
10. Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Ruimte maken, ruimte delen, Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening. 2000-2020, december 2000 (PKB, deel 1)
11. Samenwerkingsverband Maasvlakte 2 varianten (SM2V), Integrale Projectnota landaanwinning, oktober 1999





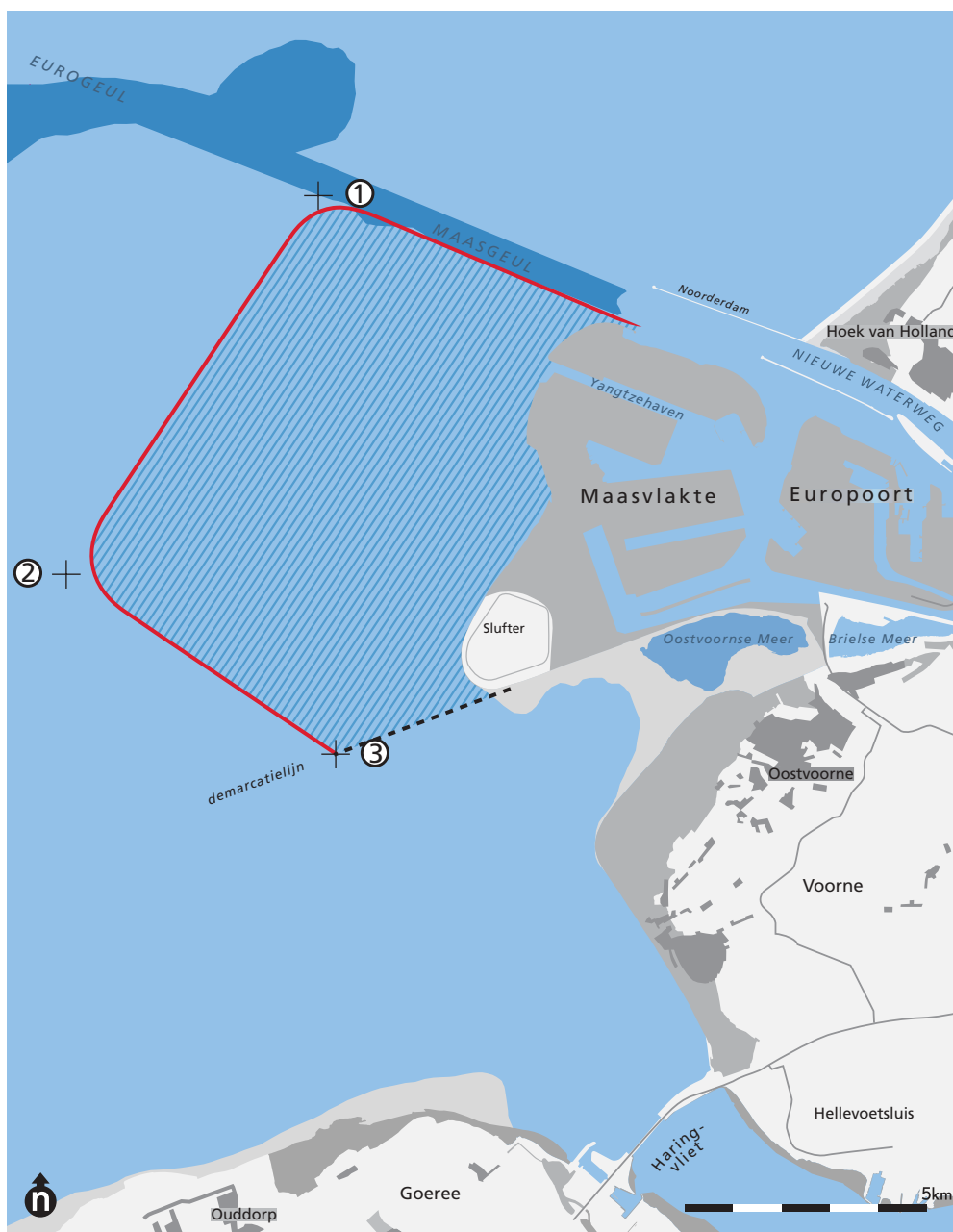
Bijlage 2

Kaartenoverzicht

Op de volgende pagina's vindt u de volgende kaarten:

- Figuur 3.1 Zoekgebied landaanwinning
- Figuur 3.2 Zoekgebied zandwinning
- Figuur 3.3 Zoekgebied zeereservaat
- Figuur 3.4 Duinen voor de Delflandse kust
- Figuur 3.5 Zeereep Brouwersdam
- Figuur 3.6 Plangebied Midden-IJsselmonde
- Figuur 3.7 Groene verbinding, Rand van Rhoon en golfbaan
- Figuur 3.8 Plangebied Schiezone, Schiebroekse polder en Zuidpolder

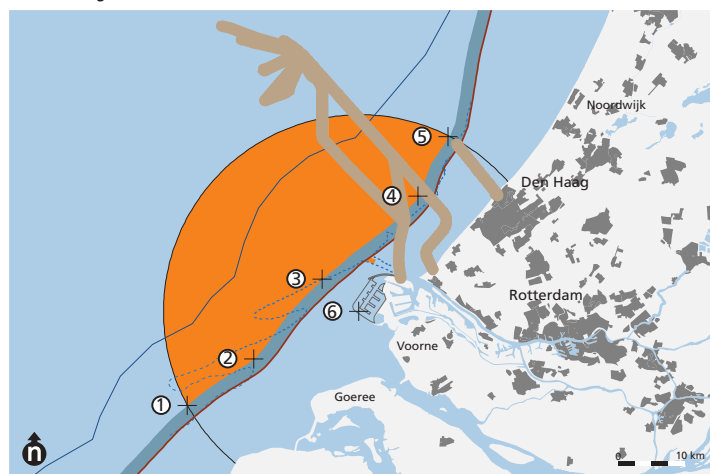
Deelproject landaanwinning



Figuur 3.1

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

Zandwinning



Figuur 3.2

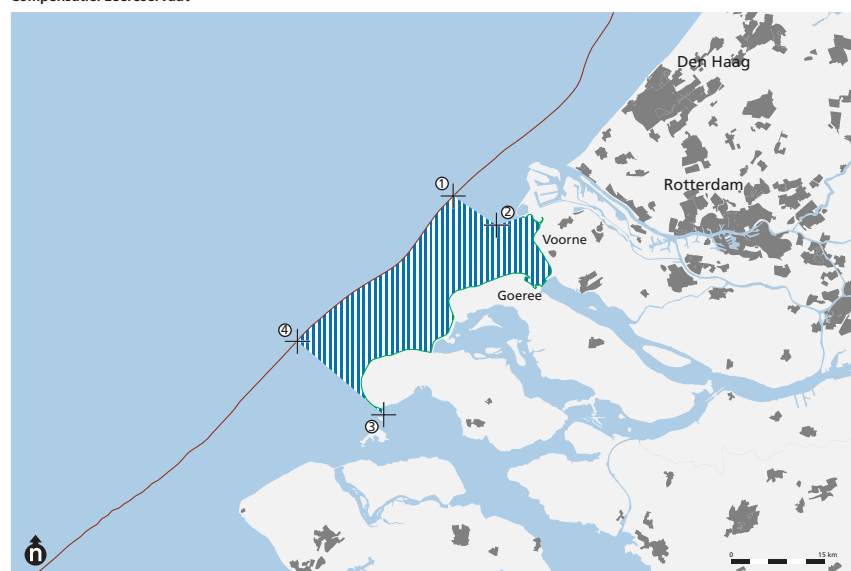
- zoekgebied zandwinning
- leidingstroken; zandwinning is hier niet toegestaan
- buffer van 2 km t.o.v. NAP -20m lijn (doorgaand)
- 30 km vanuit de landaanwinning (vanuit ⑥)
- 12 mijlsgrens
- NAP -20m lijn (doorgaand)
- NAP -20m lijn (werkelijk)

COÖRDINATEN

nr.	x-coördinaat	y-coördinaat
①	30486	425202
②	40662	432261
③	51133	444408
④	65902	457171
⑤	70490	466271
⑥	56819	439569

■ **Figuur 3.2 Zoekgebied zandwinning**

Compensatie: zeereservaat



Figuur 3.3

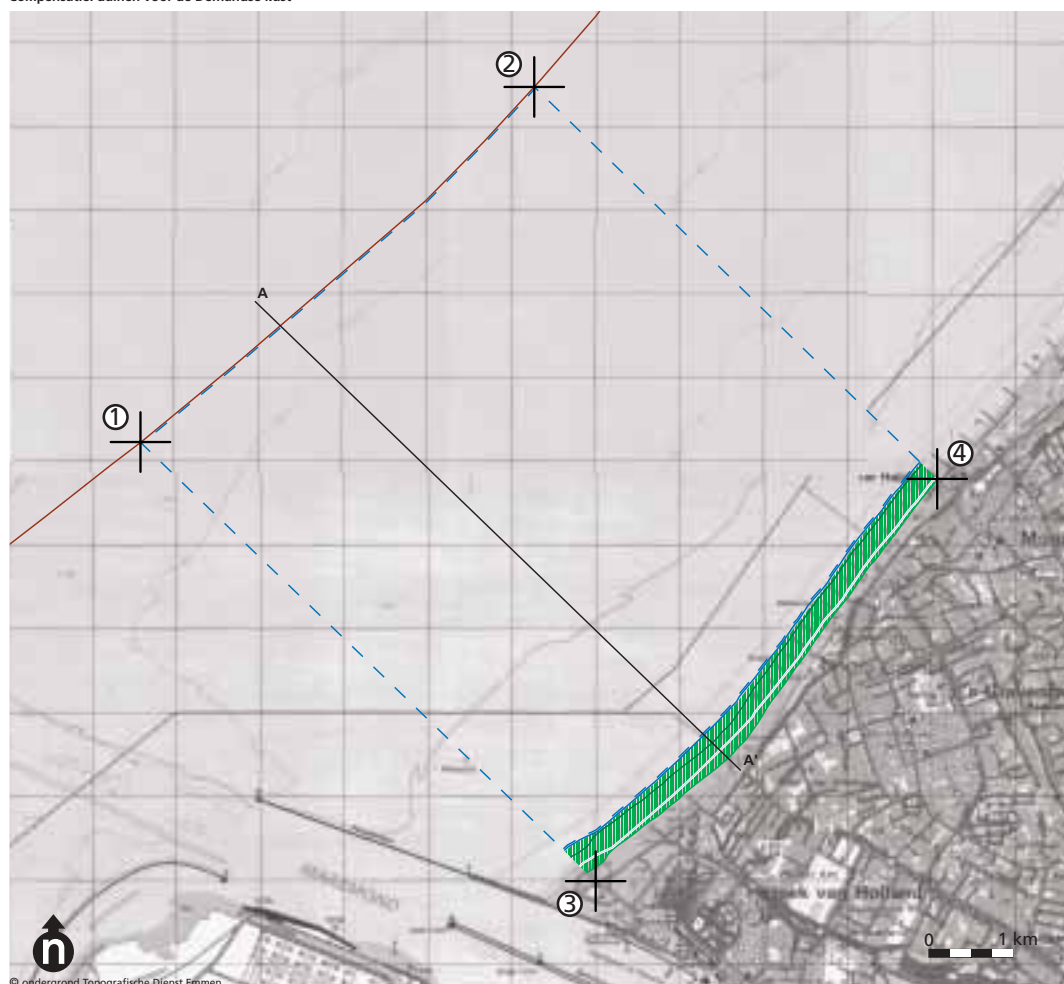
- ▨ zoekgebied zeereservaat voor de Haringvlietmond
- NAP -20m lijn (doorgaand)
- laagwaterlijn

COÖRDINATEN

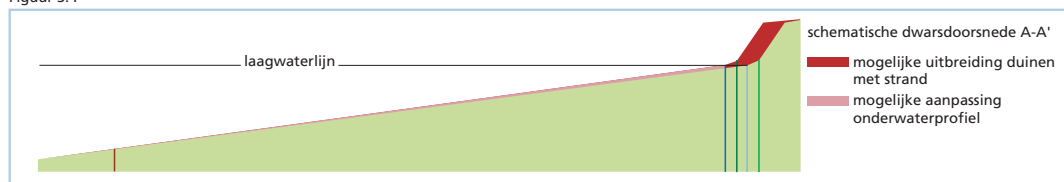
nr.	x-coördinaat	y-coördinaat
①	48960	440395
②	56051	436196
③	39753	408797
④	27278	419417

■ **Figuur 3.3 Zoekgebied zeereservaat**

Compensatie: duinen voor de Delflandse kust



© ondergrond Topografische Dienst Emmen
Figuur 3.4



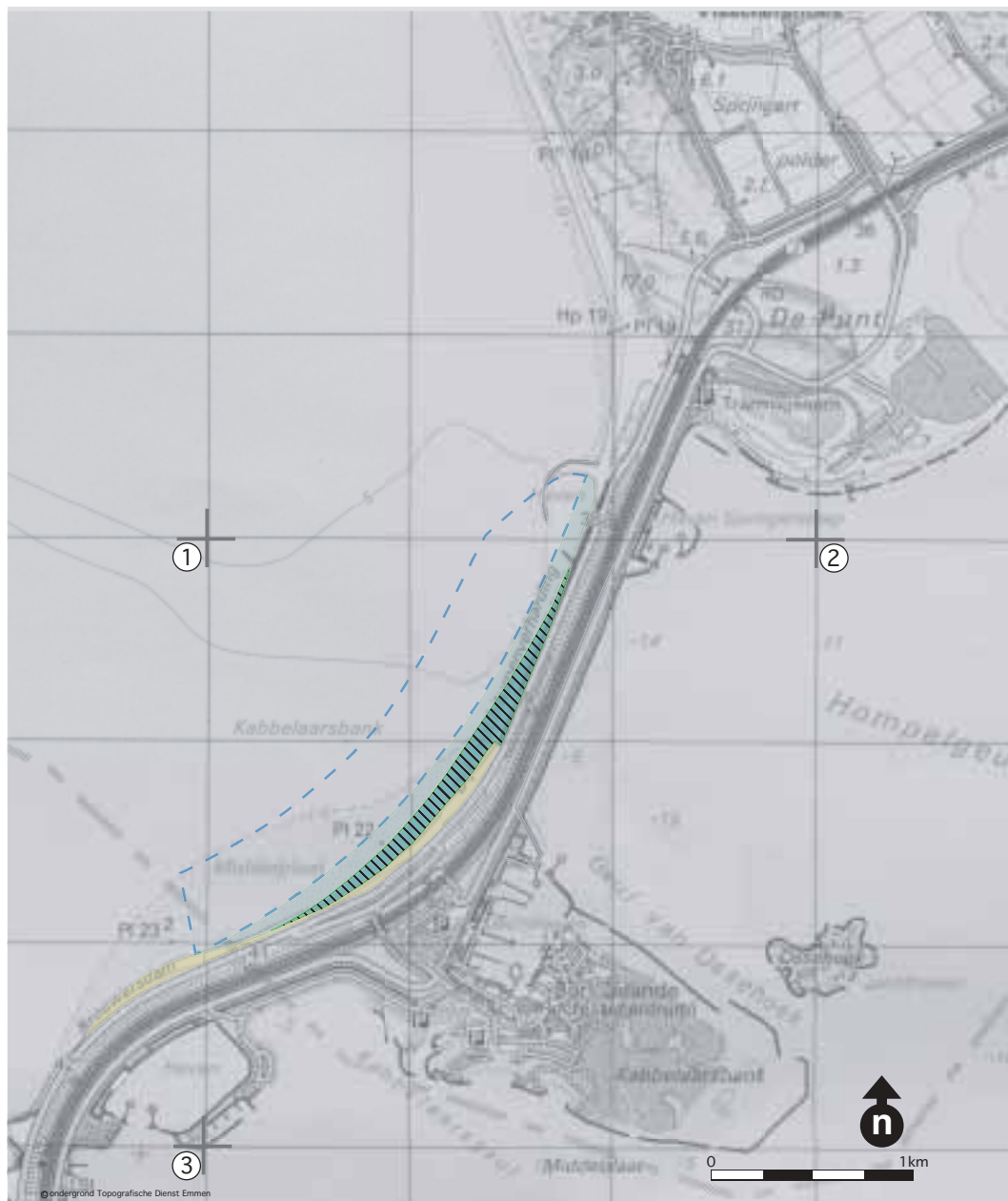
- NAP -20m lijn (doorgaand)
- huidige voet zeereep
- huidige laagwaterlijn
- maximale verschuiving van voet zeereep
- maximale verschuiving van laagwaterlijn
- zoekgebied waar uitbreiding duinen met strand mogelijk wordt gemaakt
- gebied waar aanpassing onderwaterprofiel kan plaatsvinden

COÖRDINATEN

nr.	x-coördinaat	y-coördinaat
①	61565	450239
②	66268	454468
③	67000	445000
④	71068	449794

■ **Figuur 3.4 Duinen voor de Delflandse kust**

Compensatie: zeereep Brouwersdam

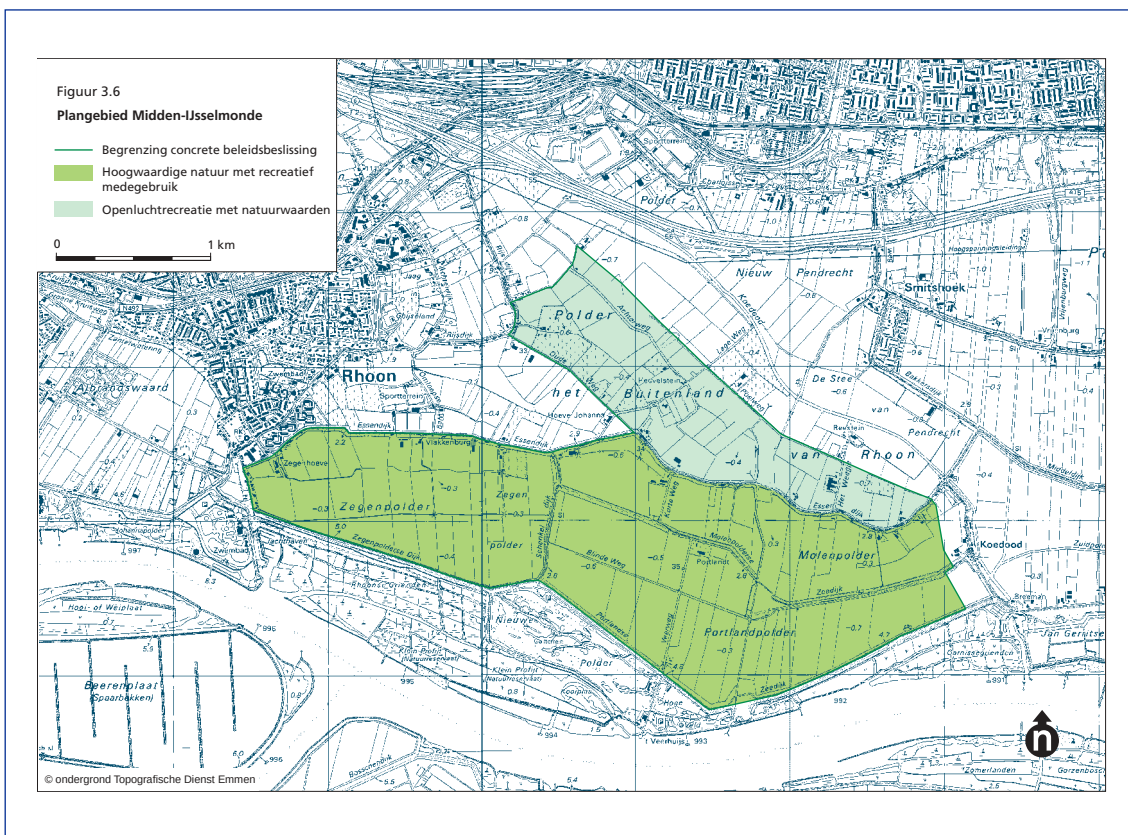


figuur 3.5

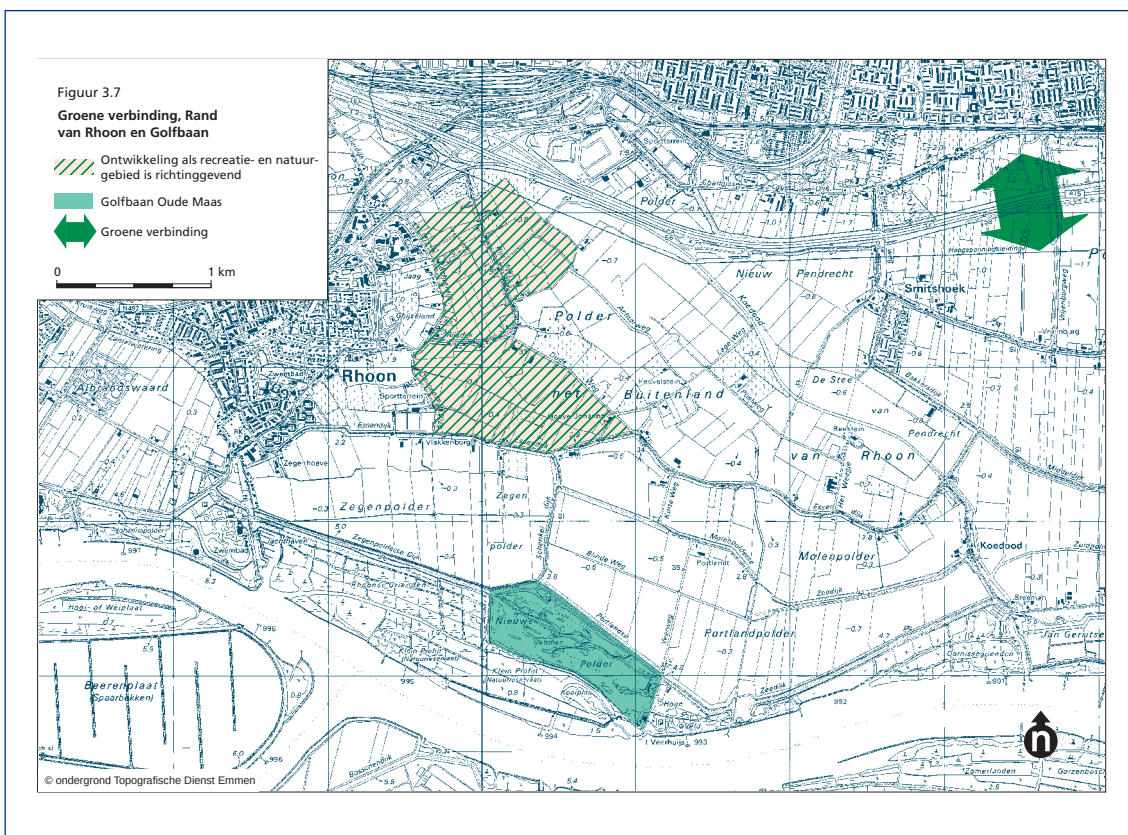
- begrenzing ingreep nieuwe zeereep (15 ha)
- aan te leggen strandzone (50 m breed, tot 1,1 m +NAP)
- gebied waar aanpassing onderwaterprofiel kan plaatsvinden
- bestaande zeereep op voet Brouwersdam

Coördinaten (Amersfoort coördinaten)

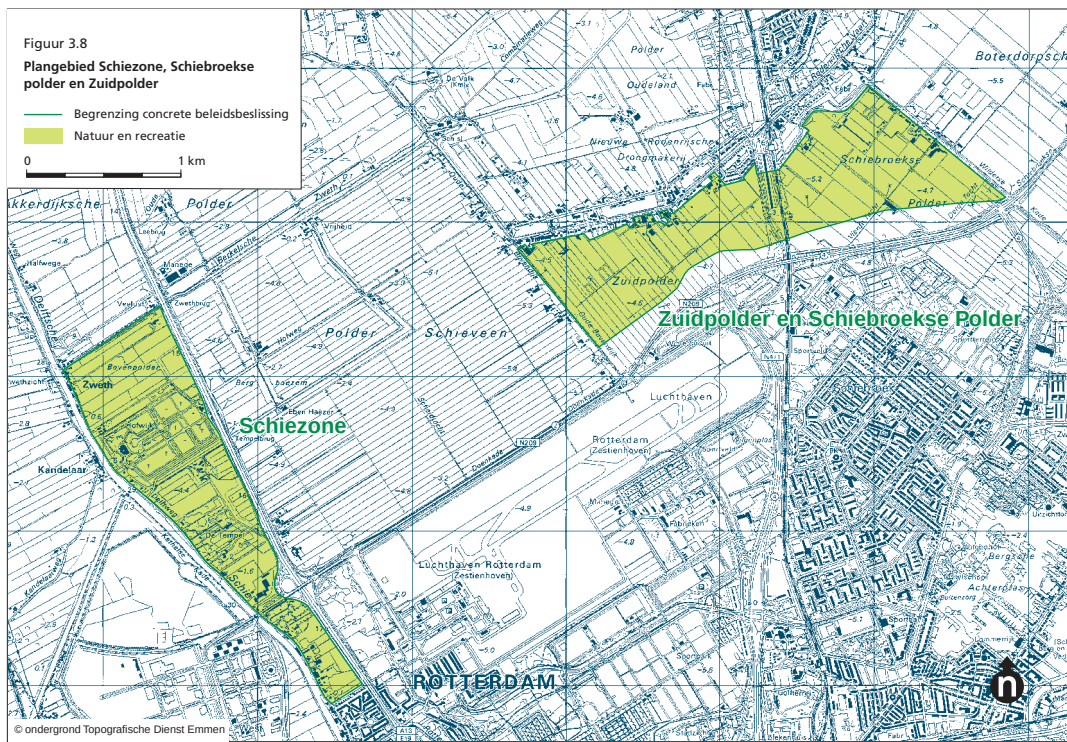
nr.	x-coördinaat	y-coördinaat
①	48000	422000
②	51000	422000
③	48000	419000



■ **Figuur 3.6** Plangebied Midden-IJsselmonde



■ **Figuur 3.7** Groene verbinding, Rand van Rhoon en golfbaan



■ **Figuur 3.8** Plangebied Schiezone, Schiebroekse polder en Zuidpolder