

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport
Mainportontwikkeling Rotterdam

30 oktober 2001

952-416

ISBN 90-421-0867-3
Utrecht, Commissie voor de milieueffectrapportage.



commissie voor de milieueffectrapportage

Minister van Verkeer en Waterstaat
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

uw kenmerk
DGG/PMR/d11196

uw brief
23 mei 2001

ons kenmerk
952-407/Vh/ch

onderwerp
Toetsingsadvies Mainportontwikkeling
Rotterdam

doorkiesnummer
(030) 234 76 36

Utrecht,
30 oktober 2001

Geachte minister,

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een toetsingsadvies uit te brengen over het milieueffectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over het Project Mainportontwikkeling Rotterdam. Overeenkomstig artikel 7.26 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan. Tevens zou ik, met het oog op de toekomstige besluitvorming over gelijksoortige grootschalige projecten, graag uw aandacht voor het volgende willen vragen.

Bij dit project is een dubbeldoel geformuleerd. Naast oplossen van het ruimtetekort in het Rotterdamse havengebied, is het doel ook om de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren. Voor de beoordeling of dit doel door het voornemen wordt gehaald, is een toetsingskader opgesteld. In haar eerdere adviezen heeft de Commissie geadviseerd dit toetsingskader zodanig concreet te maken, dat de beoordeling of het dubbeldoel gehaald is zo veel mogelijk wordt geobjectiveerd. Dit om de besluitvorming zo transparant mogelijk te maken.

De Commissie constateert dat deze aanbeveling deels gehonoreerd is. De aspecten waarop wordt getoetst zijn duidelijk van te voren aangegeven. Er is echter voor gekozen om niet concreet te maken bij welke scores op deze aspecten de conclusie wordt getrokken dat het dubbeldoel is gehaald. Hierdoor heeft de onderbouwing van de conclusie over het dubbeldoel in de PKB in grote mate een kwalitatief en subjectief karakter. Het is daarmee wel navolgbaar, maar niet toetsbaar. De Commissie kan zich er daarom in haar advies ook niet over uitspreken.

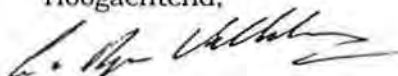
De Commissie onderkent dat concretisering van een toetsingskader voor een dergelijk grootschalig en complex voornemen moeilijk is. Ook zal het niet voor alle aspecten in gelijke mate mogelijk of wenselijk zijn. Dit blijkt bijvoorbeeld ook uit de ervaringen met het hanteren van het dubbeldoel bij de PKB Schiphol. Toch had er meer kunnen gebeuren dan waar nu voor gekozen is. Dit zou de bruikbaarheid van het MER en het toetsingskader in de maatschappelijke discussie belangrijk hebben vergroot. De Commissie raadt aan bij toekomstige besluitvorming waarin een dubbeldoel is gesteld, het toetsingskader zo concreet en duidelijk mogelijk te maken.

Postadres Postbus 2345
3500 GH UTRECHT
Bezoekadres Arthur van Schendelstraat 800
Utrecht

telefoon (030) 234 76 66
telefax (030) 233 12 95
e-mail mer@eia.nl
website www.commissiemer.nl

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de besluitvorming. Zij zal graag vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen. Dit houdt in dat de Commissie graag het (ontwerp)besluit en de evaluatiedocumenten krijgt toegestuurd.

Hoogachtend,



drs. L. van Rijn-Vellekoop,
voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Mainportontwikkeling Rotterdam


Toetsingsadvies over het milieueffectrapport
Mainportontwikkeling Rotterdam

Advies op grond van artikel 7.26 van de Wet milieubeheer over het milieueffect-
rapport over de Mainportontwikkeling in Rotterdam,

uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat (coördinerend bevoegd
gezag) door de Commissie voor de milieueffectrapportage; namens deze

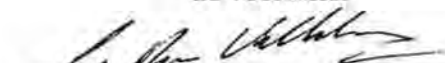
de werkgroep m.e.r.
Mainportontwikkeling Rotterdam,

de secretaris



drs. R.A.A. Verheem

de voorzitter



drs. L. van Rijn-Vellekoop

Utrecht, 30 oktober 2001

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING.....	1
2. OORDEEL OVER HET MER EN DE AANVULLING.....	2
2.1 Algemeen	2
2.2 Toelichting op het oordeel.....	3
3. OVERIGE OPMERKINGEN MET AANBEVELINGEN	7
3.1 Onderbouwing randvoorwaarden landaanwinning.....	7
3.2 Zachte versus harde zeewering.....	7
3.3 Effecten van luchtverontreiniging in de duinen	8
3.4 Het effect van het BRG pakket.....	8
3.5 De functie-indeling voor 'Het buitenland van Rhoon'	9
3.6 De groene verbinding tussen IJsselmonde en Rotterdam-zuid	9
3.7 Overzicht van soorten onder de Vogelrichtlijn	9
3.8 Worst case analyse veiligheid activiteiten op de landaanwinning.....	10
3.9 Leemten in kennis over de effecten op zoutspray	10
3.10 Monitoring en evaluatie.....	10

BIJLAGEN

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 23 mei 2001 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen.
 - 1a Brief van het bevoegd gezag d.d. 21 september 2001 waarin de Commissie wordt verzocht het advies op te schorten
2. Kennisgeving in Staatscourant nr. 100 d.d. 28 mei 2001
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen
5. Aanvullende informatie bij het MER

1.

INLEIDING

De Ministerraad heeft het voornemen een Planologische Kernbeslissing plus (PKB+) vast te stellen inzake de ruimtebehoefte van de mainport Rotterdam. Bij brief van 29 mei 2001 is de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over het opgestelde milieueffectrapport Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR)¹. Het MER is op 28 mei 2001 ter inzage gelegd².

De m.e.r.-procedure ging van start met de kennisgeving van de startnotitie in Staatscourant nr. 85 d.d. 7 mei 1998. Ten behoeve van deze m.e.r. heeft de Commissie vier keer eerder een advies uitgebracht, namelijk een advies voor richtlijnen op 15 juli 1998, een advies over de voorlopige conceptrichtlijnen op 25 november 1998, een advies over het tweede concept richtlijnen op 3 oktober 2000 en een advies over de Bijlage Natuur en Recreatie Landaanwinning op 22 december 2000. Zie bijlage 3 bij dit advies voor meer bijzonderheden over dit voortraject.

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.³. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd. Het doel van het advies is om aan te geven in welke mate het MER het mogelijk maakt het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te wegen.

De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen⁴, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. In dit advies verwijst de Commissie naar een reactie wanneer deze naar haar oordeel:

- informatie bevat over een tekortkoming in het MER, waarvoor een aanvulling is opgesteld;
- informatie bevat over de inhoud van het MER die van belang is voor de besluitvorming en waarover zij een aanbeveling doet in het advies.

Tijdens de toetsing inventariseert de Commissie eerst of er tekortkomingen zijn in het voldoen aan de wettelijke vereisten en de richtlijnen en gaat zij na welke onderdelen van het MER in aanmerking komen voor een positieve vermelding.

Vervolgens beoordeelt de Commissie de ernst van de tekortkomingen. Daarbij staat de vraag centraal of de benodigde informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij de besluiten over het voornemen. Is dat naar haar mening niet het geval dan betreft het een *essentiële tekortkoming*. De Commissie zal dan adviseren tot een aanvulling.

Overige tekortkomingen worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. Deze werkwijze impliceert dat de Commissie zich in het advies tot hoofdzaken beperkt en niet ingaat op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

¹ Zie bijlage 1.

² Zie bijlage 2.

³ De samenstelling hiervan is gegeven in bijlage 3.

⁴ Zie bijlage 4 voor een lijst hiervan.

Aanvullende informatie

Tijdens de toetsing concludeerde de Commissie dat er op drie punten sprake was van essentiële tekortkomingen: beschrijving van mogelijkheden om de *lokale* luchtkwaliteit te verbeteren als onderdeel van het gestelde dubbeldoel, de onderbouwing van de voorgestelde inrichting van het landschap van Midden-IJsselmonde en de onderbouwing van de beslissing dat in een aangegeven gebied het zand voor de landaanwinning kan worden gewonnen.

Deze conclusies zijn tussentijds met het bevoegd gezag doorgesproken, die bij brief van 21 september 2001⁵ aangaf op deze punten aanvullende informatie te zullen verstrekken, dan wel de besluitvorming in de PKB in lijn met de informatie in het MER te brengen. Deze aanvulling is integraal opgenomen in een bijlage bij dit advies⁶. De Commissie werd verzocht haar toetsingsadvies op te schorten om de aanvullende informatie bij haar toetsing te kunnen betrekken. Onderstaand geeft de Commissie haar oordeel over het MER, inclusief de aanvulling.

2. OORDEEL OVER HET MER EN DE AANVULLING

2.1 Algemeen

De Commissie is van mening dat het MER, inclusief de aanvulling, voldoende milieu-informatie levert om de milieuaspecten van de voorliggende beslissingen in de Planologische Kernbeslissing (PKB) te kunnen afwegen.

Op een drietal punten is tussentijds de volgende aanvullende informatie verstrekt:

- een nadere bespreking van mogelijkheden en onmogelijkheden om de *lokale* luchtkwaliteit te verbeteren als onderdeel van het dubbeldoel;
- een bijstelling van het voorgenomen besluit over het landschap waar naar wordt gestreefd in Midden-IJsselmonde;
- een bijstelling van het voorgenomen besluit over de zandwinning voor de landaanwinning.

Wat betreft luchtkwaliteit blijkt uit de aanvulling dat maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren in verschillende kaders worden genomen, zoals PMR, ROM-Rijnmond, A15 en implementatie van EU-regelgeving. Daarmee dreigt het gevaar van versnippering. De Commissie raadt daarom aan voor de verbetering van de luchtkwaliteit een 'Masterplan' op te stellen, dat het mogelijk maakt het totaaleffect van alle maatregelen te monitoren en te toetsen. Het is belangrijk de beleving van de leefomgeving door bewoners hierbij voldoende te betrekken.

Wat betreft de laatste twee punten is in de aanvulling aangegeven dat finale besluitvorming niet in de PKB, maar in een later stadium zal plaatsvinden. Bij de beslissing over het landschap van Midden-IJsselmonde zal in de PKB al-

⁵ Zie bijlage 1a.

⁶ Zie bijlage 5.

leen worden besloten over de zonering. De invulling van deze zonering – en daarmee de inrichting van het te realiseren landschap – zal later worden uitgewerkt. Bewoners, toekomstige gebruikers en omwonenden zullen hierbij worden betrokken.

De finale beslissing over zandwinning zal plaatsvinden na het uitvoeren van een meer toegespitst MER-Zandwinning. Indien uit dit MER zou blijken dat zandwinning in deelgebieden tot significante negatieve effecten kan leiden op beschermde habitats, beschermde soorten en/of op Natura 2000 gebieden, zullen deze gebieden van zandwinning worden uitgesloten.

- De Commissie beveelt aan de aanvullende informatie op het eerstkomende daarvoor geschikte moment openbaar te maken en ter inzage te leggen.

In paragraaf 2.2. van dit advies wordt het algemeen oordeel van de Commissie nader toegelicht, met name op de drie punten waarvoor aanvullende informatie is verstrekt. In hoofdstuk 3 van dit advies gaat de Commissie in op overige punten voor zover deze leiden tot aanbevelingen voor verdere besluitvorming.

2.2 Toelichting op het oordeel

Algemeen

Voor het opstellen van het MER is een buitengewoon grote hoeveelheid informatie verzameld en veel onderzoek uitgevoerd. Deze informatie is op een adequate en duidelijke wijze in het MER samengevat. In het licht van de omvang van de informatie is dit een goede prestatie.

De Commissie stelt daarbij wel vast dat de *feitelijke* onderbouwing van conclusies in het MER vaak niet in het MER zelf wordt gegeven, maar in achtergrondliteratuur moet worden gevonden. Dit maakt verificering van de conclusies in het MER een tijdrovende zaak.

Verder betekent de keuze om in het MER conclusies veelal kwalitatief en beschouwend te onderbouwen, dat er een relatief grote overlap is met de tekst van de PKB, die eveneens vooral kwalitatief beschouwend is. Een meer kwantitatieve en feitelijke opzet van het MER had beide bovenstaande problemen voorkomen.

Verbetering van de lokale luchtkwaliteit

Volgens het dubbeldoel moet het project *'de kwaliteit van de leefomgeving in Rijnmond verbeteren door de mogelijkheden te benutten die het oplossen van het ruimtetekort biedt'*. De luchtkwaliteit is een belangrijk onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving en een van de criteria van het toetsingskader van de dubbele doelstelling. Criterium 5 is: *'De verbetering van de totale milieukwaliteit van de woon- en leefomgeving waarbij stof, stank, emissies en geluidhinder centraal staan'*⁷.

De Commissie constateert dat in zowel MER als PKB concrete maatregelen voor het terugdringen van stof, stank en emissies gericht op verbetering van de lokale luchtkwaliteit weinig aan bod komen. Dit wordt in het MER ook bepaald. Op pagina 32 van de samenvatting staat bijvoorbeeld: *'De BRG⁸ projec-*

⁷ Zie blz. 144 PKB Deel 1.

⁸ 'Bestaand Rotterdams Gebied'

ten dragen niet direct bij aan een verbetering van de lokale luchtkwaliteit'. Op pagina 34 van de samenvatting staat: 'Aan het oplossen van knelpunten op het gebied van lokale luchtkwaliteit levert PMR geen specifieke bijdrage'.

In de PKB speelt verbetering van de luchtkwaliteit bij het toetsen aan het dubbeldoel een ondergeschikte rol. Geconcludeerd wordt dat 'de landaanwinning zorgt voor een geringe verslechtering van de luchtkwaliteit in de woongebieden'. Voor geurhinder wordt geen effect verwacht. Concrete maatregelen ter verbetering van de lokale luchtkwaliteit worden niet genoemd.

Omdat – ook volgens het MER – een slechte lokale luchtkwaliteit op dit moment een belangrijk probleem is voor de leefomgeving in Rotterdam⁹ en bovendien uit belevingsonderzoek blijkt dat dit voor bewoners een van de belangrijkste problemen is, heeft de Commissie aangedrongen op aanvullende informatie. Vooral over mogelijkheden en onmogelijkheden van maatregelen om de lokale luchtkwaliteit in de leefomgeving te verbeteren, waarvoor de Commissie een aantal suggesties heeft gedaan¹⁰, is nadere informatie gevraagd.

De aanvulling is op 28 september 2001 verstrekt. Met de aanvulling is er naar de mening van de Commissie voldoende informatie op tafel om het dubbeldoel, ook op het punt van lokale luchtkwaliteit, te kunnen beoordelen. Duidelijk wordt onderbouwd dat:

- PMR maatregelen bevat om de *bovenlokale* luchtkwaliteit te verbeteren. Deze zullen indirect ook de *lokale* luchtkwaliteit verbeteren, maar deze bijdrage is niet gekwantificeerd;
- PMR niet *direct* bijdraagt aan het verbeteren van de lokale luchtkwaliteit;
- PMR maatregelen het aanwezige knelpunt op het gebied van lokale luchtkwaliteit *niet* kunnen oplossen.

Belangrijk is de constatering in de aanvulling dat veel maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren genomen zullen worden in een ander kader dan PMR. Daarbij gaat het vooral om maatregelen die voortvloeien uit EU-regelgeving, om maatregelen in het kader van het ROM-Rijnmond convenant, om toekomstige afspraken met milieuhinderlijke bedrijven om te verplaatsen naar de landaanwinning en om maatregelen als onderdeel van het ontwerp-Tracébesluit voor de A15. Daarmee dreigt overigens wel het gevaar van een versnipperde aanpak. De Commissie doet daarom de volgende aanbeveling.

- De Commissie beveelt aan voor het verbeteren van de luchtkwaliteit in de Rijnmond – behalve voor PMR ook een van de doelstellingen van het ROM-Rijnmond convenant – een Masterplan op te stellen, dat het mogelijk maakt om maatregelen te coördineren en het totaaleffect van alle maatregelen te monitoren en te toetsen. De maatregelen in het kader van PMR dienen hier onderdeel van uit te maken. Bij

⁹ In de huidige situatie wordt de Europese norm voor NO_x op veel plekken in Rijnmond overschreden; de Europese norm voor fijn stof wordt in de gehele Rijnmond overschreden.

¹⁰ Bijvoorbeeld gericht op verminderen van de effecten van het verkeer van en naar de landaanwinning, zoals schone vrachtauto's en treinen¹⁰ bevoordelen bij de overslagtarieven; schone schepen bevoordelen in de haventarieven, maximumsnelheden op snelwegen verlagen, aanleg van een luifel of tunnel(bak) voor die delen van wegen waar de overschrijding van NO₂ in de leefomgeving het grootst is (Zie voor het te verwachten effect van luifels en tunnels bijvoorbeeld het rapport 'CE et al, 2000a, Luchtkwaliteit langs het Nederlandse snelwegennet in 2010', i.s.m. TNO en Bureau Witteveen + Bos. De effectiviteit van dit type maatregelen dient uiteraard afgezet te worden tegen de hoge financiële kosten ervan.)

het opstellen van het Masterplan moet de beleving van de leefomgeving door bewoners een voldoende rol spelen.

Het landschap in Midden-IJsselmonde

Volgens PKB-deel 1 wordt onder andere Midden-IJsselmonde aangewezen voor het realiseren van een openbaar toegankelijk natuur- en recreatiegebied. Naar de mening van de Commissie wordt de keuze voor deze locatie in het MER goed onderbouwd. Dit geldt ook voor de gekozen *zonering* van het gebied, waarbij in het noorden sprake is van intensieve recreatie en in het zuiden van extensieve recreatie met meer ruimte voor natuur.

In PKB-deel 1 wordt echter ook een beslissing voorgesteld over de *invulling* van de gekozen *zonering*; '*robuuste natte natuur*', respectievelijk '*parkbos*'. Deze invulling is bepalend voor hoe het landschap er uit komt te zien. Voor de gekozen invulling zijn in het MER geen alternatieven ontwikkeld. Weliswaar worden een drietal varianten besproken, maar deze gaan alle uit van dezelfde invulling. Het wordt daarmee uit het MER niet duidelijk of de geschetste keuze landschappelijk gezien de beste is voor Midden-IJsselmonde, dan wel het meest gewaardeerd wordt door bewoners en recreanten. Dit is een belangrijke tekortkoming, omdat uit de inspraak blijkt dat het gewenste landschap een belangrijk onderwerp is voor zowel be- en omwonenden en recreanten¹¹. Ook is (nog) niet voldaan aan de verplichting tot het onderzoeken van het meest milieuvriendelijke alternatief voor de invulling.

Een tweede tekortkoming betreft de onderbouwing van de score op landschap van de voorgestelde invulling. De Commissie constateert dat het effect van het te creëren landschap wordt afgemeten tegen de *huidige* landschappelijke waarde. Daarbij is die huidige waarde echter op enkele belangrijke landschappelijke criteria niet beschreven. Het betreft:

- de bestaande landschappelijke diversiteit;
- de bestaande landschappelijke samenhang en structuur;
- het bestaande landschapsbeeld in de omgeving.

De validiteit van de effectscore is daarmee onduidelijk. Hierdoor valt moeilijk te beoordelen in hoeverre het nieuw te creëren landschap als positiever valt te waarderen dan het huidige landschap. Deze vraag wordt ook in veel inspraakreacties terecht gesteld.

In de aanvulling worden de conclusies van de Commissie onderschreven en wordt voorgesteld de besluitvorming over de invulling van de *zonering* geen onderdeel te laten zijn van de PKB, maar pas later hierover te beslissen. Bij deze beslissing zullen de bewoners, gebruikers en omwonenden worden betrokken. De boven geconstateerde tekortkomingen zijn in dat geval niet meer relevant voor de besluitvorming over de PKB.

Zandwinning

Een concrete beleidsbeslissing in PKB-deel 1 is de beslissing dat het voor de landaanwinning benodigde ophoogzand in zee kan worden gewonnen, waarbij het daarvoor bestemde gebied wordt aangegeven. In de Nota van Toelichting

¹¹ Zie bijvoorbeeld reactie 31 (bijlage 4) waarin wordt gesteld dat de voorgestelde inrichting leidt tot 'vernietiging van eeuwenoude polders' en dat 'polders, dijken en boerderijen de cultuurhistorische elementen van dit gebied vormen, dat daardoor een eigen schoonheid heeft'. In reactie 41 wordt gesteld dat het huidige karakter van Midden-IJsselmonde een grote waarde heeft voor Rotterdam, die door het voornemen teniet wordt gedaan.

wordt deze beslissing als volgt onderbouwd: *'Uit het MER trekt het kabinet de conclusie dat de zandwinning voor de landaanwinning met zand uit zee mogelijk is zonder onacceptabele gevolgen voor het milieu*¹².

De Commissie is van mening dat op grond van de informatie in het MER deze conclusie niet kan worden getrokken¹³. De effecten van zandwinning in zee van de voorgestelde grote omvang zijn zeer complex en onzeker. Op grond van de huidige stand van de wetenschap is geen zekerheid te geven dat effecten alleen tijdelijk¹⁴ zullen zijn, zoals in het MER gesteld. Dit vooral omdat de hoeveelheid zand die moet worden gewonnen zeer groot is en veel groter dan op dit moment in de Noordzee wordt gewonnen. Er bestaat geen praktijkervaring met het aanleggen van de benodigde grote – en mogelijk ook zeer diepe – zandwinputten. De effectvoorspelling is daarmee afhankelijk van de inzet van modellen.

Echter, naar de mening van de Commissie kunnen op basis van de huidige morfologische modellen de vragen die de voorgenomen zandwinning oproept niet worden beantwoord, zeker niet voor de te verwachten effecten op langere termijn¹⁵. Daarbij gaat het om bijvoorbeeld vragen als: wat is het effect op de waterberging en de zuurstofhuishouding in de kustzone? Wat is het effect op de doorgaande zand- en slibtransporten? Zullen zandwinputten vooral met fijn sediment worden opgevuld en wat is dan de consequentie voor het slibtransport langs de kust en de ecologische ontwikkeling van de zeebodem ter plaatse van de zandwinput? In welke mate zal een put zich verplaatsen en wat zijn de consequenties hiervan voor de zandbalans en de veerkracht van de kust?

In de aanvulling wordt de conclusie onderschreven dat de effecten van de zandwinning nog onzeker zijn. Daarom wordt overwogen de voorgestelde beslissing in PKB deel 1 bij te stellen. Onder andere zullen *'delen van het zoekgebied van zandwinning worden uitgesloten als uit MER in het kader van de vergunningaanvraag op grond van de Ontgrondingenwet blijkt dat zandwinning in deze deelgebieden significante negatieve effecten kan hebben op beschermde habitats en/of beschermde soorten en/of op Natura 2000 gebieden'*.

Naar de mening van de Commissie wordt – uitgaande van deze bijstelling – voldoende mogelijkheid geschapen om in een later stadium nadere informatie te verzamelen. De onzekerheden vormen daarmee geen essentiële tekortkoming meer voor de besluitvorming in de PKB. Vooruitkijkend naar de besluitvorming in het kader van de Ontgrondingenwet doet de Commissie de volgende aanbeveling:

- De bestaande morfologische modellen voor bijvoorbeeld slibtransport kunnen de vragen die een zandwinning van de voorgestelde schaal en omvang oproept niet met voldoende zekerheid beantwoorden. De Commissie beveelt aan te bezien in hoeverre in lopend onderzoek – zoals het project Loswal-Noord – en toekomstig

¹² De term *'onacceptabele gevolgen'* wordt in PKB of MER overigens niet concreet uitgewerkt. Het is daarom niet duidelijk wat ermee wordt bedoeld, hetgeen op zich onderbouwing al bemoeilijkt.

¹³ Zie ook reacties 141 en 149 (bijlage 4) waarin wordt gesteld dat de effecten van zandwinning nog niet goed zijn onderzocht.

¹⁴ 'Tijdelijk' zoals gedefinieerd in het MER.

¹⁵ Dit geldt overigens ook voor de landaanwinning, waarvan de effecten zich uit kunnen strekken tot de Waddenzee. Zie bijvoorbeeld de paragrafen 5.8.4. en 5.14 van de deelnota Landaanwinning.

onderzoek maatregelen kunnen worden getroffen voor het genereren van meetgegevens die deze zekerheid kunnen vergroten. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om gegevens waarmee modellen kunnen worden gevalideerd of betere modellen ontworpen. Dit is ook van belang voor andere grootschalige projecten in zee, zoals een eiland in zee voor een luchthaven. Het is belangrijk te komen tot een evenwichtig onderzoekspakket met een goede interactie tussen veldgegevens en modelresultaten.

3. OVERIGE OPMERKINGEN MET AANBEVELINGEN

De punten in dit hoofdstuk betreffen geen *essentiële* tekortkomingen. Het zijn ofwel tekortkomingen die eventueel ook in een later stadium kunnen worden aangevuld – bijvoorbeeld in het uitvoeringstraject – dan wel aanbevelingen die relevant kunnen zijn bij de verdere besluitvorming.

3.1 Onderbouwing randvoorwaarden landaanwinning

Een beslissing van wezenlijk belang in de PKB is dat *'de negatieve milieueffecten van het uiteindelijke ontwerp (...) kleiner moeten zijn dan (of gelijk zijn aan) de milieueffecten van de referentieontwerpen, zoals geïnventariseerd in het MER.'* De Commissie constateert dat de referentieontwerpen op de meeste milieuaspecten slechter scoren dan het MMA. Toch is ervoor gekozen om de effecten van de referentieontwerpen maatgevend te maken voor de uitvoering van de landaanwinning en niet het MMA. De onderbouwing van deze keuze is in MER of PKB niet duidelijk gegeven¹⁶.

- De Commissie raadt aan in PKB deel 3 deze keuze nader te onderbouwen.

3.2 Zachte versus harde zeewering

Een belangrijke keuze bij de uitvoering van de landaanwinning is die tussen een zachte en een harde zeewering. Beide hebben milieuvoordelen en - nadelen. Op voorhand valt niet te zeggen wat de beste oplossing is. In het MER wordt in het MMA weliswaar naar voor- en nadelen van een harde zeewering gekeken, maar daarbij gaat het slechts om een relatief beperkte lengte harde zeewering. Daarmee wordt uit het MER niet duidelijk of een grotere lengte per saldo op milieu beter zou scoren dan een zachte zeewering¹⁷.

De Commissie heeft begrepen dat een belangrijke reden hiervoor is dat EU regelgeving een grotere lengte verbiedt vanwege een compensatieverplichting voor het westelijke zandstrand van de bestaande Maasvlakte. Op dit moment is de Commissie niet duidelijk of deze reden valide is. Echter, indien het klopt

¹⁶ Zie ook reactie 141 (bijlage 4) waarin gesteld wordt dat onduidelijk is waarom 'de referentieontwerpen tot norm zijn verheven'. In reactie 149 wordt geadviseerd in de PKB op te nemen dat de negatieve effecten van de landaanwinning niet groter mogen zijn dan de effecten van de meest milieuvriendelijke variant van de referentieontwerpen.

¹⁷ Nadelen van een zachte zeewering zijn bijvoorbeeld: een groter benodigd oppervlak voor de landaanwinning; grotere hoeveelheden benodigd zand voor aanleg en permanente aanvulling van de zachte zeewering; een grotere verstoring van de onderwaterbodem, en het leven daarin, in de zone voor de landaanwinning door de continu benodigde suppletie en de grotere instabiliteit van de bodem; een grotere vertroebeling van het water voor de zeewering met mogelijk negatieve gevolgen voor productiviteit en condities voor zeevogels; groter risico voor verzanding van het gebied tussen Voorne en Maasvlakte-1.

dan constateert de Commissie een innerlijke tegenstrijdigheid in de regelgeving. Deze verplicht namelijk ook tot zo veel mogelijk voorkomen van milieueffecten. Het zou dus kunnen zijn dat met het oog op compensatie gekozen wordt voor een uitvoering die op het punt van ruimtebeslag en mitigatie juist slechter scoort. Dit moet nader worden uitgezocht. Omdat er in de PKB niet wordt besloten over het type zeewering is het geen essentiële tekortkoming.

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

3.3 Effecten van luchtverontreiniging in de duinen

Behalve zout- en zandspray is ook de te verwachten luchtverontreiniging van belang voor natuur in de duinen. De Commissie is van mening dat de te verwachten emissies vanuit de landaanwinning en de immissies als gevolg daarvan in de duinen, voldoende in beeld zijn gebracht. Het MER geeft onvoldoende een bespreking van de te verwachten effecten van deze immissies op natuur in de duinen. In het afgelopen jaar zijn hierover door de initiatiefnemer van de landaanwinning diverse deskundigen geconsulteerd. De resultaten hiervan zijn in conceptvorm beschikbaar. De Commissie heeft dit concept beoordeeld en is 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 Deel 3 te betrekken. Ook beveelt de Commissie aan om effecten van luchtverontreiniging op natuur onderdeel te maken van het in hoofdstuk 2 van dit advies aanbevolen Masterplan voor de luchtkwaliteit in Rijnmond.

3.4 Het effect van het BRG pakket

De Commissie stelt vast dat veel maatregelen in het BRG-pakket een 'voorbereidend' of 'studie'-karakter hebben. Deze maatregelen kunnen leiden tot de beoogde verbetering van de leefomgeving, maar zeker is het niet. In de PKB wordt daarom op bladzijde 42 gesteld: *'Indien 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'*. Op dit punt wordt echter geen concrete beleidsbeslissing of beslissing van wezenlijk belang geformuleerd. Het is daarmee een intentie die niet bindend is voor andere overheden. Omdat tevens wordt geconstateerd dat projecten veelal uitgevoerd zullen moeten worden door lagere overheden, is het de vraag welke mogelijkheden de rijksoverheid heeft voor het waarborgen van de vervangende projecten, en daarmee voor het zeker stellen dat het dubbeldoel wordt gehaald¹⁸.

¹⁸ Zie ook reactie 149 (bijlage 4) waarin wordt gesteld dat 'de feitelijke uitvoering nadrukkelijk in de PKB aan randvoorwaarden moet worden gebonden'. Dit omdat de scheiding van het ruimtelijke spoor en de feitelijke uitvoering de inmiddels bereikte overeenstemming over de uitvoering 'kwetsbaar' maakt. Ook wordt in deze reactie geconcludeerd dat de realiseerbaarheid en positieve effecten van het BRG-pakket met grote onzekerheden zijn omgeven.

- De Commissie adviseert in PKB Deel 3 aan te geven op welke wijze het halen van het dubbeldoel wordt gewaarborgd.

3.5 De functie-indeling voor 'Het buitenland van Rhoon'

Een beslissing van wezenlijk belang in de PKB is de toewijzing aan de polder 'Het buitenland van Rhoon' van een bestemming waarbinnen *stedelijke functies* mogelijk zijn¹⁹. De Commissie constateert dat bij de milieuonderbouwing van de functietoedeling in de deelnota '750 ha' nergens sprake is van het toelaten van stedelijke functies in dit gebied. Bij de effectvoorspelling wordt uitgegaan van de functie 'extensieve recreatie (open boslandschap)'. Het is daarmee de vraag of deze beslissing door het MER wordt onderbouwd.

- De Commissie beveelt aan de functietoedeling voor 'Het buitenland van Rhoon' bij PKB Deel 3 nader toe te lichten op milieuarargumenten.

3.6 De groene verbinding tussen IJsselmonde en Rotterdam-zuid

Bij de onderbouwing van de keuze voor Midden-IJsselmonde als te realiseren natuur en recreatiegebied, speelt de mogelijkheid van een 'groene verbinding' tussen dit gebied en Rotterdam-zuid een belangrijke rol²⁰. De realisatie van de verbinding is ook als beslissing van wezenlijk belang in de PKB opgenomen. De Commissie constateert dat deze verbinding niet makkelijk te realiseren zal zijn vanwege de grote barrièrewerking van aanwezige infrastructuur. Het MER geeft niet aan op welke wijze de verbinding kan worden gerealiseerd en wat hiervan de milieuvoor- en nadelen zijn.

- De Commissie beveelt aan de (on)mogelijkheden bij het realiseren van de verbinding en de samenhangende milieuvordelen en – nadelen bij PKB Deel 3 meer concreet aan te geven. Indien onzeker is of een effectieve verbinding tot de mogelijkheden behoort, moet worden besproken welke consequenties dit heeft voor de keuze voor IJsselmonde.

3.7 Overzicht van soorten onder de Vogelrichtlijn

Het is een wettelijke verplichting te beschrijven welke in de Vogelrichtlijn genoemde vogelsoorten binnen het invloedsgebied van het voornemen voorkomen. In dit geval gaat het daarbij onder meer om aalscholver, parelduiker, sterns, lepelaar, bontbekplevier en kluut. Hoewel het mogelijk effect op beschermde soorten door de landaanwinning in het MER voldoende is besproken, stelt de Commissie vast dat een dergelijk overzicht niet in het MER is opgenomen.

- De Commissie beveelt aan dit overzicht alsnog te maken. Zij heeft begrepen dat dit inmiddels ook gebeurt.

¹⁹ De volgende functie wordt toegekend: '*natuur en recreatie bepalend, aan natuur en recreatie gerelateerde functies en stedelijke functies mogelijk*'.

²⁰ Zie ook reactie 69 (bijlage 4) waarin onderstreept wordt dat bereikbaarheid en toegankelijkheid van IJsselmonde vanuit Rotterdam van eminent belang zijn voor de recreatieve kwaliteit ervan.

3.8 Worst case analyse veiligheid activiteiten op de landaanwinning

In eerdere fasen van het project is de eventuele vestiging van een LPG terminal op de landaanwinning aan de orde geweest. Een dergelijke installatie betekent aanzienlijke veiligheidsrisico's. Deze risico's zijn in het MER niet in beeld gebracht. In de PKB wordt de eventuele vestiging niet uitgesloten. Een beslissing van wezenlijk belang is dat *'in die gevallen waarin rondom een grootschalige chemievestiging een industrieel ecologisch cluster kan worden bereikt, aan bedrijvigheid die tot dat cluster behoort ook ruimte zal worden geboden'*. En *'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'*. De Commissie constateert dat de veiligheidsaspecten van een eventuele vestiging van dit type bedrijven in het MER niet met een worst case analyse wordt onderbouwd.

- De Commissie beveelt aan bij PKB Deel 3 nader aan te geven hoe met de veiligheidsaspecten van risicovolle activiteiten op de landaanwinning – zoals LPG aanlanding – wordt omgegaan.

3.9 Leemten in kennis over de effecten op zoutspray

Naar de mening van de Commissie moeten de in het MER gehanteerde gegevens over zoutspray als zeer voorlopig worden beschouwd. Effectvoorspellingen zijn gebaseerd op een simulatiemodel. De veldmetingen om het model beter te kunnen valideren zijn pas afgelopen seizoen gestart. Van jaar tot jaar zijn echter grote schommelingen in de totale zoutspray mogelijk, afhankelijk van de mate waarin stormen zijn opgetreden. Veldgegevens kunnen verder ook worden gevonden in de resultaten van het evaluatieprogramma m.e.r. Slufterdam.

- De Commissie beveelt aan deze onzekerheden te betrekken bij het interpreteren van de conclusies in het MER over de duinen, het vaststellen van de compensatieverplichting en het opstellen van het evaluatieprogramma.

3.10 Monitoring en evaluatie

De effecten die de landaanwinning op natuur in de Haringvlietmond zal hebben, worden in het MER ingeschat als positief. De motivering is dat de landaanwinning kan leiden tot meer slikken, schorren en verdergaande natuurontwikkeling (bijvoorbeeld broedvogels). Naar de mening van de Commissie is de geconstateerde positieve score voor de Haringvlietmond onzeker²¹. De geomorfologie van het gebied is dermate complex, dat niet met zekerheid is te voorspellen in welke mate op de lange duur slikken en schorren zullen ontstaan. Nog onzekerder is of het soort slikken en schorren dat zich eventueel gaat ontwikkelen geschikt is voor verdere natuurontwikkeling.

- De Commissie beveelt aan de ontwikkeling van natuurwaarden in de Haringvlietmond onderdeel te maken van het evaluatieprogramma. In dit programma moeten

²¹ Overigens heeft de initiatiefnemer vanwege de onzekerheden inmiddels een zogenaamd 'bandbreedte onderzoek' gestart, waarvan de resultaten bij PKB deel 3 zullen worden betrokken.

in ieder geval ook de volgende onderdelen worden opgenomen: effecten zoutspray en luchtverontreiniging in de duinen, effecten op de leefomgeving van het BRG pakket, effecten op natuurwaarden van de instelling van het zeereservaat.

BIJLAGEN

bij het toetsingsadvies over het milieueffectrapport
Mainportontwikkeling Rotterdam

(bijlagen 1 t/m 5)

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 23 mei 2001 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen.



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
de voorzitter van de Commissie voor de
milieu-effectrapportage
t.a.v. de heer ir N. Ketting
Postbus 2345
3500 GH UTRECHT

	Commissie voor de milieu-effectrapportage
ingekomen :	29 MEI 2001
nummer	
dossier	952-312/m 315
kopie naar :	Sc/bch/vh/HL

Contactpersoon	Doorkiesnummer
Datum	Bijlage(n)
23 mei 2001	8
Oms kenmerk	Uw kenmerk
DGG/PMR/d11196	
Onderwerp	
Adviesaanvraag MER Project Mainportontwikkeling Rotterdam.	

Geachte heer Ketting,

Hierbij wil ik, namens het Kabinet als bevoegd gezag, de Commissie voor de m.e.r. en de wettelijke adviseurs in de gelegenheid stellen om advies uit te brengen over de inhoud van het milieu-effectrapport voor het Project Mainportontwikkeling Rotterdam.

In het kader van dit project heeft de Commissie voor de m.e.r. reeds eerder advies uitgebracht. In juli 1998 heeft de Commissie geadviseerd voor de richtlijnen voor het MER. Vervolgens heeft u in november 1998 advies uitgebracht over het eerste concept voor de richtlijnen voor het MER. In oktober 2000 tenslotte heeft u geadviseerd over het tweede concept voor de richtlijnen voor het MER.

Het voorliggend MER bestaat uit een hoofdrapport en drie deelrapporten. De drie deelrapporten hebben betrekking op de drie deelprojecten: bestaand Rotterdams gebied, landaanwinning en 750 ha natuur- en recreatiegebied.

Wij vragen u in het bijzonder te adviseren over de wijze waarop milieu-effecten in het vervolgtraject worden betrokken.

Ter kennisneming ontvangt u de PKB+ deel 1, de KBA landaanwinning, de KBA 750 ha natuur- en recreatiegebied en het ONR-advies.

Ik verzoek u om uw advies op uiterlijk 1 september 2001 aan mij te zenden.

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6

Telefoon +31 70 3516171
Telefax +31 70 3517895

Bereikbaar via tramlijn 1 (station cs), tramlijn 9 (station hs en cs) en buslijn 22 (station cs)



DGG/PMR/d11196

U kunt uw advies richten aan mij, als projectminister PMR. Ik verzoek u tevens een afschrift te sturen aan de projectdirectie PMR ter attentie van de projectdirecteur drs H.H.P. van Zwam.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

T. Netelerbos

BIJLAGE 1a

Brief van het bevoegd gezag d.d. 21 september 2001 waarin de Commissie wordt verzocht het advies op te schorten



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
De Commissie m.e.r.
t.a.v. de heer ir. N. Ketting
Postbus 2345
3500 GH Utrecht

	Commissie voor de milieu-eerachtering
ingekomen :	25 SEP, 2001
nuu mar	
deeler	g52-397
kopie naar :	Uh/Sr/hib ch

Contactpersoon
drs G.G. Hooimeijer
Datum
21 september 2001
Ons kenmerk
DGG/PMR/d 12185
Onderwerp
Uw advies inzake de MER van PMR

Doorkiesnummer
070 - 351 1411
Bijlage(n)
Uw kenmerk
-

Geachte voorzitter,

In mei 2001 heb ik u om advies gevraagd over de MER van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam. Op grond van ambtelijk vooroverleg over uw conceptadvies is mij gebleken dat additionele informatie verstrekt kan worden op grond waarvan u uw eindconclusie definitief kan vaststellen. PMR zal u deze informatie verstrekken voor 4 oktober aanstaande.

Ik verzoek u daarom het uitbrengen van het advies over de MER van PMR tot uiterlijk 11 oktober op te schorten, zodat u de additionele informatie kan meenemen in het vaststellen van uw eindconclusie.

Met vriendelijke groet,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

T. Netjes

Postbus 20901, 2500 EX DEN HAAG
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, Den Haag

Telefoon (070) 351 6171
Telefax (070) 351 7895

BIJLAGE 2

Kennisgeving van de ter inzage legging van het milieueffectrapport
in Staatscourant nr. 100 d.d. 28 mei 2001.

Inspraak Project Mainportontwikkeling Rotterdam

Ruimte voor haven, stad en delta

Het kabinet wil Rijnmond de ruimte geven. Ruimte voor groei van de Rotterdamse haven. Ruimte voor wonen en werken in de stad. Ruimte voor natuur en recreatie. Het kabinet wil ook de kwaliteit van de leefomgeving in de regio verbeteren. Door nieuwe natuur te ontwikkelen en natuurgebieden beter bereikbaar te maken. Door lawaai te bestrijden en schadelijke emissies en lozingen terug te dringen. Door een beter leefmilieu te creëren in de woongebieden rondom de haven.



Om dit te bereiken heeft het kabinet in het kader van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) drie deelprojecten geselecteerd:

- Landaanwinning: uitbreiden van de Rotterdamse haven met een nieuw stuk land in zee;
- 750 hectare natuur- en recreatiegebied: aanleg van nieuwe natuur- en recreatiegebieden op Midden-IJsselmonde en ten noorden van Rotterdam;

- Bestaand Rotterdams Gebied: een serie projecten om het bestaande havengebied beter te benutten en de kwaliteit van de leefomgeving rond de haven te verbeteren.

De gemeente Rotterdam en de provincie Zuid-Holland zullen deze deelprojecten ontwikkelen. Om dat mogelijk te maken, doet het kabinet een voorstel voor het maken van de benodigde ruimtelijke reserveringen en voor een aantal randvoorwaarden, waarbinnen gemeente en provincie aan de slag kunnen.

Meer informatie over de deelprojecten en de inspraak

Meer informatie over de drie deelprojecten die het kabinet voorstelt en over de inspraak daarop is op de volgende manieren verkrijgbaar:

Tijdens één van de inspraakbijeenkomsten waar de voorstellen worden gepresenteerd, gelegenheid is tot vragen stellen (tot circa 21.00 uur) en uw inspraakreactie mondeling toe te lichten (hoorzitting vanaf circa 21.00 uur). Hieraan voorafgaand worden vanaf 13.00 tot 17.00 uur inloopmiddagen gehouden.

In de inspraakwijzer, waarin de kabinetsvoorstellen zijn samengevat en de inspraakprocedure wordt toegelicht. De inspraakwijzer is gratis te bestellen bij de projectorganisatie. Dezelfde informatie is verkrijgbaar via de speciale inspraakafdeling van www.mainport-pmr.nl.

In de documenten waarin het kabinet de voorstellen presenteert en onderbouwt.

Deze documenten (PKB*/MER) zijn van 28 mei tot en met 27 juli a.s. gedurende reguliere openingstijden (deels ook 's avonds) als volgt te raadplegen:

- in de openbare bibliotheken van Rotterdam, Hoek van Holland, Hoogvliet, Schiedam, Maassluis, Vlaardingen, Spijkenisse, Goedereede, Westvoorne, Albrandswaard, Berkel en Rodenrijs en Bleiswijk;
- in de (deel)gemeentehuizen van Rotterdam, Hoek van Holland, Hoogvliet, Schiedam, Maassluis, Vlaardingen, Spijkenisse, Goedereede, Westvoorne, Albrandswaard, Berkel en Rodenrijs en Bleiswijk;
- in het provinciehuis van Zuid-Holland;
- bij de Stadsregio Rotterdam, de ministeries van Verkeer en Waterstaat, Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu, Economische Zaken, Landbouw, Natuurbeheer en Visserij en Financiën.
- op www.mainport-pmr.nl;
- na toezending door PMR; hieraan zijn kosten verbonden.

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: de ministers van Verkeer en Waterstaat (V&W; coördinerend), Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM), Economische Zaken (EZ) en Landbouw, Natuurbeheer en Visserij (LNV). Namens deze: het projectbureau project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR).

Bevoegd gezag: ministerraad (deel 3 van de PKB+) en het parlement (deel 4 van de PKB+)

Besluit: vaststelling van de PKB plus/Mainportontwikkeling Rotterdam

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: C04.0; C13.0

Activiteit: De oplossing van het ruimtetekort in het havengebied van Rotterdam voor de sector chemie (korte termijn) en de sectoren containers en distributie (langere termijn) en het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit in Rijnmond, door gebruik te maken van de mogelijkheden die oplossen van het ruimtetekort biedt. Een van de opties voor het oplossen van het ruimtetekort is een landaanwinning aansluitend aan de Maasvlakte. Een van de onderdelen van de verbetering van de leefomgeving is het aanleggen van 750 ha groen- en recreatievoorziening. Een ander onderdeel is een pakket maatregelen in bestaand Rotterdams gebied voor het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit.

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 7 mei 1998

richtlijnenadvies uitgebracht: 15 juli 1998

advies over de (voorlopige) concept-richtlijnen uitgebracht: 25 november 1998

advies over de tweede concept-richtlijnen uitgebracht: 3 oktober 2000

advies over de Bijlage Natuur en Recreatie Landaanwinning uitgebracht: 22 december 2001

richtlijnen vastgesteld: 8 december 2000

kennisgeving MER: 28 mei 2001

toetsingsadvies uitgebracht: 30 oktober 2001

Bijzonderheden: Ter voorbereiding van de start van deze PKB+ werd van april 1996 tot juli 1997 bij wijze van experiment een nationale discussie gevoerd over de aanvang en de invulling van de ruimtebehoefte: de Verkenning Ruimtetekort Mainport Rotterdam (VERM). Daarin werd vastgesteld dat op korte en langere termijn een ruimtetekort zal ontstaan voor de bovengenoemde sectoren.

Voor de PKB+ geldt als uitgangspunt de zogenoemde 'dubbele doelstelling' die stelt dat:

- de positie van de mainport Rotterdam wordt versterkt, en
- de kwaliteit van de leefomgeving in Rijnmond wordt verbeterd door de mogelijkheden te benutten die het oplossen van het ruimtetekort biedt.

De m.e.r.-procedure ging van start met de kennisgeving van de startnotitie in Staatscourant nr. 85 d.d. 7 mei 1998. Ten behoeve van deze m.e.r. heeft de Commissie vier keer eerder een advies uitgebracht, namelijk een advies voor richtlijnen op 15 juli 1998, een advies over de voorlopige conceptrichtlijnen op 25 november 1998, een advies over het tweede concept richtlijnen op 3 oktober

ber 2000 en een advies over de Bijlage Natuur en Recreatie Landaanwinning op 22 december 2000.

In het advies van juli 1998 constateerde de Commissie dat in de startnotitie de uitwerking van het doel om de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren nog ontbrak. De leefomgevingscriteria tezamen vormen het kader voor het toetsen van de alternatieven aan het leefomgevingsdoel. Het ontbreken van een toetsingskader met criteria houdt het risico in dat tijdens de opstelling en de daarop volgende toetsing van de PKB+/MER willekeurig zal worden omgegaan met het doel van verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving. Met het oog daarop maakte de Commissie in haar advies van 15 juli 1998 de aanbeveling om in de richtlijnen voor het MER alsnog een toetsingskader vast te stellen.

Per brief van 15 oktober 1998 berichtte de minister van Verkeer en Waterstaat (V&W) aan de Commissie deze aanbeveling opgevolgd te hebben en voornemens te zijn (voorlopige) conceptringlijnen aan de Commissie voor te leggen tijdens de consultatieronde over de Interim-rapportage PMR: 'PMR op Koers'. Tevens gaf de minister aan het niet nodig te achten om in het kader van de richtlijnenfase een tweede formele inspraakronde te houden over de (voorlopige) conceptringlijnen.

Per brief van 22 oktober 1998 zond de minister de (voorlopige) conceptringlijnen voor het MER met het verzoek om een reactie op dat concept. Op 25 november 1998 heeft de Commissie een advies over de voorlopige conceptringlijnen uitgebracht, waarin zij constateert dat:

- duidelijk moet worden wat in dit MER aan de orde moet komen en wat wordt doorgeschoven naar de later te verschijnen inrichtings-MER'en voor de uitvoering van bepaalde onderdelen;
- er twee hoofdgroepen van alternatieven zijn, namelijk die waarbij de aanleg van een tweede Maasvlakte uitgangspunt is en die waarbij deze aanleg (grotendeels) overbodig is door gebruik te maken van de mogelijkheden in Zuidwest-Nederland en het bestaande Rijnmondgebied;
- het afwegingskader voor de verbetering van de leefomgeving nog volledig uitgewerkt moet worden;
- aandacht is vereist voor natuurcompensatie bij aanleg van de tweede Maasvlakte.

In 1999 en de eerste helft van 2000 is door het kabinet een aantal voorlopige keuzen gemaakt, die worden beschreven in een brief aan de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal. De hoofdpunten zijn:

- een herinrichting van het besluitvormingsproces, gericht op het ontvlechten van het spoor van de ruimtelijke ordening en het projectontwikkelingsspoor, met het oog op een gewenste publiek-private samenwerking voor het project;
- de voorlopige conclusie dat de ruimte in Zuidwest-Nederland en in het bestaand Rotterdams havengebied, ook na intensievere benutting, op termijn ontoereikend is voor de maatschappelijk noodzakelijk geachte opvang van deepsea-gebonden activiteiten;
- nadere omschrijving van de drie deelprojecten die nu worden voorgesteld om de dubbele doelstelling van PMR te realiseren, resp. realiseren landaanwinning, creatie van 750 hectare natuur- en recreatiegebied en een pakket maatregelen in bestaand Rotterdams gebied.

In het derde richtlijnenadvies van oktober 2000 geeft de Commissie aan dat de dan bestaande conceptringlijnen op enkele punten aangevuld moeten worden. De belangrijkste zijn:

- de onderbouwing van de conclusie dat ruimte niet elders kan worden gevonden;

- een betere uitwerking van de belevingsaspecten in het beoordelingskader en meer duidelijkheid over de uitgangspunten bij het toetsen van het dubbeldoel;
- duidelijkheid over de maatregelen die worden voorgesteld om het dubbeldoel te halen *bovenop* al voorgenomen maatregelen in bestaande plannen;
- de 750 ha te realiseren natuur en recreatievoorziening kunnen alleen als compensatie voor de landaanwinning dienen als er geen mogelijkheden zijn voor compensatie met dezelfde natuur als die verloren gaat;
- aangeven hoe gewaarborgd is dat doelen vastgelegd in de ruimtelijke ordeningsplannen in het projectontwikkelingsspoor ook worden gehaald;
- MER en kosten-batenanalyse goed op elkaar afstemmen.

Ook doet de Commissie suggesties hoe m.e.r. effectief een rol kan spelen in de gewenste PPS-constructie.

Tijdens haar toetsing constateert de Commissie op drie punten ontbrekende informatie. Het MER beschrijft weinig maatregelen voor het verbeteren van de leefomgeving in Rijnmond wat betreft de luchtkwaliteit, terwijl dit in de beleving van bewoners een van de belangrijkste problemen is. Verder wordt niet alleen beslist over de locaties van de te realiseren 750 ha groen en recreatie, maar ook over de invulling van het te realiseren landschap op die locaties. Alternatieven hiervoor zijn echter niet beschreven, terwijl uit de inspraak blijkt dat dit voor burgers een belangrijk punt is. Voor de zandwinning voor de landaanwinning wordt besloten dat deze in een bepaald zoekgebied kan plaatsvinden, omdat uit het MER zou blijken dat dit 'zonder onacceptabele milieugevolgen' mogelijk is. De Commissie is van mening dat dit op basis van de huidige modellen niet met zekerheid te concluderen is.

Op deze drie punten is vervolgens aanvullende informatie verstrekt. Hieruit blijkt dat maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren wel worden genomen, maar niet in het kader van PMR. De constatering van de Commissie over landschap en zandwinning worden beaamd en voorgesteld wordt om op deze punten de voorgestelde besluitvorming te wijzigen. Invulling van het landschap zal pas later worden beslist. Zandwinning wordt alleen toegestaan indien uit het uitvoeringsm.e.r. blijkt dat dit zonder nadelige effecten op beschermde gebieden kan. Inclusief de aanvulling is het MER hiermee voldoende als onderbouwing voor de besluitvorming in de PKB.

Een aandachtspunt is de conclusie in de PKB dat het dubbeldoel is gehaald door het verbeteren van vooral groenvoorziening en geluidssituatie. In de aanbiedingsbrief bij het toetsingsadvies constateert de Commissie dat de validiteit van deze conclusie door haar niet kan worden getoetst. Dit omdat – ondanks het derde richtlijnenadvies van de Commissie – de uitgangspunten voor het toetsen aan het dubbeldoel niet duidelijk van tevoren zijn aangegeven. De onderbouwing is vooral subjectief en daarmee wel navolgbaar, maar niet toetsbaar.

Samenstelling van de werkgroep:

ir. A.N. Bleijenberg (1^e en 2^e richtlijnenadvies)
 ir. H.S. Buijtenhek
 dr. J.F. Coeterier (1^e en 2^e richtlijnenadvies)
 ir. J.W.M. Dings (3^e richtlijnenadvies en toetsing MER)
 dr. P. Hoekstra
 ir. W.H.A.M. Keijsers
 drs. R.H.D. Lambeck
 dr. K. Leidelmeijer (3^e richtlijnenadvies en toetsing MER)
 drs. L. van Rijn-Vellekoop (voorzitter)
 ir. K.A.A. van der Spek

Secretaris van de werkgroep: drs. J.J. Scholten (richtlijnenadviezen van juli en november 1998), drs. R.A.A. Verheem (richtlijnenadvies van oktober 2000) en toetsingsadvies

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	2001-05-31	Ger v/d Kroft	Giesbeek	2001-05-31
2.	2001-06-11	Jan Haije, voorzitter Nederlands Ge- nootschap van Insprekers	Diemen	2001-06-01
3.	2001-06-08	Kreukniet	Rockanje	2001-06-08
4.	2001-06-20	W. van Prooijen	Rhoon	2001-06-23
5.	2001-06-21	J.L. Vollebregt	Berkel	2001-06-22
6.	2001-06-19	L.C.W. van Haastert	Rotterdam	2001-06-22
7.	2001-06-21	H. van Driel	Rotterdam	2001-06-27
8.	2001-06-22	Stichting Natuur en Milieuwacht	Berkel	2001-06-27
9.	2001-06-25	W.M. van Wijngaarden	H.I. Ambacht	2001-06-27
10.	2001-06-26	E.I.J. Bakker	Ridderkerk	2001-06-27
11.	2001-06-01	C.W. Droogers	Oostvoorne	2001-06-28
12.	2001-06-20	M. Lievaart	Brielle	2001-06-28
13.	2001-06-19	Sticht. tot behoud van het huidige Rijnmondgebied	Brielle	2001-06-28
14.	2001-06-19	H. v.d.Meer	Berkel	2001-06-28
15.	2001-06-19	Hordijk Holding BV	Delft	2001-06-28
16.	2001-06-16	G. Kooiman	Heerjansdam	2001-06-28
17.	2001-06-18	A.J. Lagendijk-de Jonge	Rhoon	2001-06-28
18.	2001-06-18	H.F. van der Knaap	Rhoon	2001-06-28
19.	2001-06-18	W.E. Warnaar	Rhoon	2001-06-28
	2001-07-25	W.E. Warnaar	Rhoon	2001-08-02
20.	2001-06-18	J.W. van Kerkfort	Rhoon	2001-06-28
21.	2001-06-18	mw. A.C.M. Spoormaker-Beljaars	Rhoon	2001-06-28
22.	2001-06-28	Golfclub Oude Maas	Rhoon	2001-06-28
23.	2001-06-26	A.J. van Lammeren	Berkel en Ro- denrijs	2001-06-28
24.	2001-06-28	ir. D.C. van Zanten	Rhoon	2001-06-29
25.	2001-07-01	J. van der Veen	Delft	2001-07-03
26.	2001-07-03	inwonerster voormalige woonwijk Zalmplaat	Hoogvliet	2001-07-03

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
27.	2001-07-04	Stuurgroep Voordelta dhr. Jacobs	Rijswijk	2001-07-06
28.	2001-07-06	Wijkraad voor Pernis	Pernis	2001-07-17
29.	2001-07-02	J.W. Wicherts	Maassluis	2001-07-17
30.	2001-07-02	Grint- en Zandexploitatie Maatschappij v/h gebr. Smals	Herten	2001-07-17
31.	2001-7-03	Nederlandse Bond van Plattelandsvrouwen	Rhoon	2001-07-17
32.	2001-06-27	J.M.B. van Alebeek-Wijers	Oud Beijerland	2001-07-17
33.	2001-07-01	Dricpunt B.V.	Rhoon	2001-07-17
34.	2001-07-06	Gedeputeerde Staten van Zuid Holland	Den Haag	2001-07-17
35.	2001-06-24	ir. W. de Jong	Berkel en Rodenrijs	2001-07-17
36.	2001	R. Simons	Rhoon	2001-07-17
37.	2001-07-12	De Brauw Blackstone Westbroek	Rotterdam	2001-07-17
38.	2001-06-01	A. de Blok	Dirksland	2001-07-17
39.	2001-07-16	Bewoners Belanghebbende Groep Moerdijk -Zandvliet Bewoners Comité Bredasestraat e.o.	Bergen op Zoom	2001-07-20
40.	2001-07-12	W. Remis	Rhoon	2001-07-20
41.	2001-07-19	J. Verhagen Oud-Beijerland en 7 mede-insprekers.	Oud-Beijerland	2001-07-20
42.	2001-07-12	W.A. van der Linden	Rhoon	2001-07-20
43.	2001-07-12	H. Ottevanger	Rhoon	2001-07-20
44.	2001-07-14	ANBO	Rhoon	2001-07-20
45.	2001-07-13	G. van Herk	Rhoon	2001-07-20
46.	2001-07-19	Recreatieschap Voorne/ Putten/Rozenburg	Schiedam	2001-07-20
47.	2001-07-10	E. van Dort	Brielle	2001-07-20
48.	200107-13	M. Piek	Spijkenisse	2001-07-20
49.	2001-06-16	Mr E.G. Karel	Middelharnis	2001-07-20
50.	2001	mw. A.den Hartigh		2001-07-20
51.	2001-07-15	I. Snitselaar	Rhoon	2001-07-20
52.	2001-07-13	Groeneveld	Rhoon	2001-07-20
53.	2001-07-12	Federatiebestuur FNV	Amsterdam	2001-07-20

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
54.	2001-07-16	Accountants en belastingadviseurs Waverijn namens dhr. P. de Koning	Rhoon	2001-07-20
55.	2001-07-16	United Fish Auctions N.V.	Stellendam	2001-07-20
56.	2001-07-21	J.W.A. Matthijssen	Oostvoorne	2001-07-20
57.	2001-07-18	J. van den Berg	Hoek van Hol- land	2001-07-19
58.	2001-07-18	D. N. Hüpscher	Poortugaal	2001-07-20
59.	2001-07-19	J. Verhagen namens Aannemingsbe- drijf Barendregt v.o.f.	Oud-Beijerland	2001-07-20
60.	2001-07-19	J.M.J. Schilt	Hoogvliet	2001-07-20
61.	2001-07-19	Waterschap Goeree-Overflakkee	Middelharnis	2001-07-20
62.	2001-07-19	Gemeente Westvoorne	Rockanje	2001-07-20
63.	2001-07-19	WLTO		2001-07-20
64.	2001-07-20	Stichting De Bomenridders	Rotterdam	2001-07-20
65.	2001-07-20	Natuur en Vogelwacht "Rotta"	Bleiswijk	2001-08-02
66.	2001-07-23	Deltalinqs	Rotterdam	2001-08-02
67.	2001-07-20	Mr. M van Diepen-Busscher	Berkel en Ro- denrijs	2001-08-02
68.	2001-07-23	P. van der Jagt	Barendrecht	2001-08-02
69.	2001-07-23	ANWB, Koninklijke Nederlandse Toe- ristenbond	's-Gravenhage	2001-08-02
70.	2001-07-21	Burgemeester en Wethouders van Rotterdam	Rotterdam	2001-08-02
71.	2001-07-20	M.E. Rijnsburger	Poortugaal	2001-08-02
72.	2001-07-20	Familie L. van Leeuwen	Rhoon	2001-08-02
73.	2001-07-19	M. van Overbeek-Janse	Rhoon	2001-08-02
74.	2001-07-02	Familie O. van der Burg	Rhoon	2001-08-02
75.	2001-06-27	R. Wever	Rhoon	2001-08-02
76.	2001-07-19	Gasunie	Groningen	2001-08-02
77.	2001	Ing. P.J.van der Vorm	Rhoon	2001-08-02
78.	2001	M. Verhagen	Rhoon	2001-08-02
79.	2001	J.A. Graafland	Barendrecht	2001-08-02
80.	2001	Mevr. I.M.M. Hagendijk	Barendrecht	2001-08-02
81.	2001-07-23	A.J. Willemstein	Heerjansdam	2001-08-02
82.	2001	Familie S. de Fretes	Rhoon	2001-08-02

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
83.	2001	Familie De Haan		2001-08-02
84.	2001-07-26	GZH Ontwikkeling, inrichting en beheer van recreatie en natuur	Schiedam	2001-08-02
85.	2001-07-22	M. van der Linden-Lceuwenburg	Barendrecht	2001-08-02
86.	2001-07-22	L.H.. Kooijman & J.W. Kooijman-van der Linden	Rhoon	2001-07-25
87.	2001-05-31	Gemeente Rozenburg	Rozenburg	2001-07-25
88.	2001-07-24	Productschap Vis	Rijswijk	2001-07-25
89.	2001-07-22	I.J. Pieters	Rhoon	2001-07-25
90.	2001-07-24	Waterschap IJsselmonde	Barendrecht	2001-07-25
91.	2001-07-24	Gemeente Vlaardingen	Vlaardingen	2001-07-25
92.	2001-07-23	K. de Haan	Oostvoorne	2001-07-25
93.	2001-07-20	Partij van de Arbeid	Rhoon	2001-07-25
94.	2001-07-24	A. van der Linden en N.J. van der Linden-Scheijgrond	Rhoon	2001-07-25
95.	2001-07-23	Persoon Caravan Stalling	Rotterdam	2001-07-25
96.	2001-07-23	E.C. Hordijk	Poortugaal	2001-0725
97.	2001-07-23	dr. A.C.M. Vingerhoeds en H.A. Vingerhoeds-Hoogeweyj	Poortugaal	2001-0725
98.	2001-07-24	Vereniging van Eigenaren en of Exploitanten van Rekreatieterreinen	Ouddorp aan Zee	2001-07-25
99.	2001-07-24	Duin en Behoud	Leiden	2001-07-25
100.	2001-07-23	De heer P. de Koning en mevr. M.H. Gouw	Rhoon	2001-07-25
101.	2001-07-23	G. van Herk	Rhoon	2001-07-25
102.	2001-07-23	Rail Infrabeheer	Rotterdam	2001-07-24
103.	2001-07-20	N.M. de Koning-Touw	Rhoon	2001-07-24
104.	2001-07-22	H. v.d. Linden	Rhoon	2001-07-24
105.	2001-07-23	K. Riegman	Rotterdam	2001-07-24
106.	2001-07-20	H.M. van Heuvelen	Barendrecht	2001-07-20
107.	2001-07-21	W.P. van Schalkwijk	Rhoon	2001-07-21
108.	2001-07-22	Familie Dick	Poortugal	2001-07-22
109.	2001-07-22	F. van der Stoep	Rhoon	2001-07-22
110.	2001-07-23	J.A. Graafland	Barendrecht	2001-07-23
111.	2001-07-25	Dr.ir. Pieter W. Germeraad	Rhoon	2001-07-25

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
112.	2001-07-25	Stichting Nationaal Landschapskundig Museum en documentatiecentrum Telluris	Dordrecht	2001-07-26
113.	2001-07-25	Verhagen Rentmeesters namens: Sint Laurens Instituut, de Beleggingsmij Rhoon, Pendrecht en Cortgene bv mevr. S.J.E. Hoekema-Wisboom	Oud-Beijerland	2001-07-26
114.	2001-07-25	Kamer van Koophandel	Rotterdam	2001-07-26
115.	2001-07-25	R.A. Schets	Rhoon	2001-07-26
116.	2001-07-25	Ester Schets	Rhoon	2001-07-26
117.	2001-07-25	N.W.J. Schets-Scheepers	Rockanje	2001-07-26
118.	2001-07-23	G. Losito	Rhoon	2001-07-26
119.	2001-07-24	K. de Koning	Rhoon	2001-07-26
120.	2001-07-25	C. Ouwehand	Rhoon	2001-07-26
121.	2001-07-24	deelgemeente Hoek van Holland	Hoek van Holland	2001-07-26
122.	2001-07-25	P. Flieringa	Rhoon	2001-07-26
123.	2001-07-20	ROM Rijnmond	Rotterdam	2001-07-26
124.	2000-09-05	Gemeente Goedereede	Goedereede	2001-07-26
125.	2001-07-24	C. de Hoog	Rotterdam	2001-07-26
126.	2001-07-25	P.A. Deurloo-de Hoog	Rotterdam	2001-07-26
127.	2001-07-23	Kustzeilvereniging	Rockanje	2001-07-26
128.	2001-07-25	Gemeente Schiedam	Schiedam	2001-07-28
129.	2001-07-24	Bewonersvereniging "De Oude Hoek"	Hoek van Holland	2001-07-28
130.	2001-07-24	A. Benschop	Rotterdam	2001-07-28
131.	2001-07-25	Ir. J.J.M. ten Berge	Spijkenisse	2001-08-02
132.	2001-07-23	A.D. Hüpscher-Post	Poortugaal	2001-08-02
133.	2001-07-23	Golfbaan Oude Maas	Rhoon	2001-08-02
134.	2001-07-10	J.G. Koster-Hekking	Rhoon	2001-08-02
135.	2001-07-25	Dhr. Th. Binder	Poortugaal	2001-08-02
136.	2001-07-26	Den Hollander advocaten namens De Nederlandse Vissersbond	Middelharnis	2001-08-02
137.	2001-07-26	Waterschap De Brielse Dijkkring	Brielle	2001-07-28
138.	2001-07-26	Burgemeester en wethouders van Albrandswaard	Rhoon	2001-08-02


nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
139.	2001-07-26	Vogelbescherming Nederland	Zeist	2001-08-02
140.	2001-07-26	Comité Behoud Cultuurhistorisch Erfgoed Rhoon	Poortugaal	2001-08-02
141.	2001-07-27	Vereniging Natuurmonumenten	's-Graveland	2001-08-02
142.	2001-07-25	A. Barendregt	Rhoon	2001-08-02
143.	2001-07-27	VVV Ouddorp aan Zee	Ouddorp	2001-08-02
144.	2001-07-27	Zuiveringsschap Hollandse Eilanden en Waarden	Dordrecht	2001-08-02
145.	2001-07-25	Stadsregio Rotterdam	Rotterdam	2001-08-02
146.	2001-07-27	Vereniging voor Natuur- en Landschapsbescherming voor Midden-IJsselmonde en Oude Maas	Rhoon	2001-08-02
147.	2001-07-25	Dhr. H. Veldhuizen en mevr. Veldhuizen-Hermes	Rhoon	2001-08-02
148.	2001-07-25	Stichting Confederatieve Sportvisserijbelangen Zuid-West Nederland	Kerkdriel	2001-08-02
149.	2001-07-26	ConSept namens zeven organisaties	Rotterdam	2001-08-02
150.	2001-07-24	Stichting Natuur en Landschap Voorne-Putten	Spijkenisse	2001-08-02
151.	2001-07-25	Koninklijke Schuttevaer	Rotterdam	2001-08-02
152.	2001-07-19	G.E. v.d. Ven	Rhoon	2001-08-02
153.	2001-07-26	W.E. Wel- van Dort	Oostvoorne	2001-08-02
154.	2001-07-26	Vereniging Verontruste Burgers van Voorne	Oostvoorne	2001-08-02
155.	2001-07-25	Ing. J. Verhagen	Oud-Beijerland	2001-08-02
156.	2001-07-25	Stichting tot behoud van het huidige Rijnmondgebied	Oostvoorne	2001-08-02
157.	2001-07-26	De Noordzee Milieuorganisatie	Utrecht	2001-08-02
158.	2001	Mevr. M. Koorevaar-Kuiper	Berkel en Rodenrijs	2001-08-02
159.	2001-07-25	Camping "Ketjil"	Oostvoorne	2001-08-02
160.	2001-07-26	Vereniging voor Natuur en Milieubescherming Noordrand Rotterdam	Rotterdam	2001-08-02
161.	2001-07-23	Burgemeester en Wethouders van 's-Gravenzande	's-Gravenzande	2001-08-02
162.	2001-07	Dhr. P. van Klink	Rotterdam	2001-08-02
163.	2001-07-27	S.B. de Vries namens Ballast Nedam	Amstelveen	2001-08-02

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
164.	2001-07-26	Hoogheemraadschap van Delfland	Delft	2001-08-02
165.	2001	Dhr. H. van Dort	Oostvoorne	2001-08-02
166.	2001-07-31	Wereld Natuur Fonds	Zeist	2001-08-02
167.	2001-07-26	C.J. Veldhuijzen	Rhoon	2001-08-02
168.	2001-07-21	Behoud Cultureel Erfgoed Rhoon	Hoogvliet	2001-08-02
169.	2001-07-20	D.L. Beljaars	Barendrecht	2001-08-02
170.	2001-06-18	J. Vons	Vlaardingen	2001-08-06
171	2001-08-21	Gemeente Schiedam	Schiedam	2001-08-22
		Verslag van de informatie- en inspraakbijeenkomst op 18 juni 2001 te Rhoon		2001-08-02
	2001-06-19	Verslag van de informatie- en inspraakbijeenkomst op 19 juni 2001 te Berkel en Rodenrijs		2001-08-02
	2001-06-20	Verslag van de informatie- en inspraakbijeenkomst		2001-08-02
	2001-06-21	Verslag van de informatie- en inspraakbijeenkomst op 21 juni 2001 te Rotterdam		2001-08-02

BIJLAGE 5



Aan
Mw. L. van Rijn-Vellekoop
Commissie voor de milieu-
effectrapportage
Postbus 2345
3500 GH Utrecht

	Commissie voor de milieu-effectrapportage
ingekomen op	11 OKT. 2001
nummer	
dossier	952-398
kopie naar : Vh	eh

Contactpersoon	Doorkiesnummer
Ir. H.R. van Huut	070-35 11 386
Datum	Bijlage(n)
28 september 2001	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGG/pmr 12278	-
Onderwerp	
Concept-advies over MER Project Mainportontwikkeling Rotterdam	

Geachte mevrouw Van Rijn-Vellekoop,

Enkele weken geleden heeft PMR met uw commissie overleg gevoerd over het concept-advies over het MER bij de PKB van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam. In het concept-advies signaleert uw commissie drie essentiële tekortkomingen, die aanleiding zouden vormen voor een aanvulling van het MER. Naar aanleiding van dit concept-advies heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat uw commissie verzocht om het advies op te schorten opdat aanvullende informatie over deze onderwerpen aan uw commissie kon worden verstrekt.

Met deze brief ontvangt u deze aanvullende informatie. Ik verzoek u deze bij de vaststelling van het advies door uw commissie te betrekken.

In het concept-advies van uw commissie is ook een aantal overige opmerkingen met aanbevelingen opgenomen. Deze opmerkingen en aanbevelingen zullen worden betrokken bij de opstelling van deel 3 van de PKB.

1. Maatregelen ter verbetering van de lokale luchtkwaliteit

De commissie adviseert het MER aan te vullen met een inventarisatie van mogelijke maatregelen ter verbetering van de lokale luchtkwaliteit in Rotterdam en een bespreking van de mate waarin deze kunnen of moeten bijdragen aan het gestelde dubbeloel bij het voornemen in deel 1 van de PKB.

Reactie van PMR

Vooropgesteld wordt dat reeds bij de start van het project is aangegeven dat het PMR-project geen oplossing zou bieden voor de gehele leefbaarheidsproblematiek binnen Rijnmond. Er heeft bij de vaststelling van leefbaarheidsmaatregelen een prioriteitsstelling plaatsgevonden, die o.m. is gebaseerd op de meerwaarde die vanuit het PMR-project zou kunnen worden geboden.

De bijgevoegde notitie 'Lokale luchtkwaliteit' bevat een bespreking van de maatregelen die denkbaar zijn om de luchtkwaliteit te verbeteren. Hieruit komt het volgende beeld naar voren. In het Rijnmondgebied bestaan thans knelpunten met betrekking tot de luchtkwaliteit (NO₂ en fijn stof). In de autonome ontwikkeling zal weliswaar een verbetering optreden, maar omdat de normen worden aangescherpt, zullen zich nog steeds knelpunten voordoen. Ten opzichte van de autonome ontwikkeling zorgt de landaanwinning blijkens het MER voor een geringe verslechtering van de lokale luchtkwaliteit in de woongebieden.

Het pakket maatregelen uit deel 1 van de pkb levert de volgende bijdrage aan de oplossing van de geconstateerde knelpunten:

- Industriële ecologie;
- Gebiedsgerichte benadering;
- Stimulering modal shift.

Voor een toelichting hierop en de mate van concreetheid van deze maatregelen verwijs ik naar de bijgevoegde bijlage 1.

Uit deze bijlage blijkt ook dat eventuele intensiveringen (vanuit PMR) van bestaande projecten op het gebied van lokale luchtkwaliteit geen meerwaarde zullen bieden.

De aanvullende maatregelen die uw commissie in het concept-advies suggereert acht ik in PMR-kader niet goed uitvoerbaar en/of buiten het kader van de dubbeldoelstelling van PMR vallen.

2. Het landschap in Midden IJsselmonde

De commissie adviseert een beschouwing te geven over de mogelijkheid van alternatieve landschappelijke invullingen (incl. de daaraan verbonden milieu-aspecten) van de voorgestelde zonerings voor het gebied Midden-IJsselmonde. Indien alternatieven mogelijk zijn, moeten deze mede op basis van een belevingsonderzoek worden afgewogen. De vergelijking van alternatieven moet verder zijn gebaseerd op een waardering van het huidige landschap op alle relevante criteria.

Reactie PMR

Terecht constateert de commissie dat alternatieven ontbreken voor de voorgestelde uitwerking van de functietoedeling voor het gebied Midden-IJsselmonde en dat de score op landschap van de voorgestelde uitwerking van de functietoedeling ten opzichte van de bestaande situatie onvolledig is. Als leidraad voor de functietoedeling zijn de potenties van het gebied gehanteerd en de natuurdoeltypen van de aangrenzende (buitendijkse) gebieden.

Uit de inspraak blijkt, zoals uw commissie ook constateert, dat het gewenste landschap een belangrijk onderwerp is.

Om deze redenen ben ik voornemens aan het Kabinet voor te stellen het voornemen in de PKB deel 1, gevat in de concrete beleidsbeslissing:

*".....Het gebied ten zuiden van de Essendijk gelegen zal de hoofdfunctie **robuuste natte natuur met recreatief medegebruik** krijgen. Het gebied gelegen tussen de Essendijk en de leidingenstraat zal de hoofdfunctie **parkbos met natuurwaarden** worden gegeven....."*

te wijzigen in een beslissing waarin de functietoedeling nog niet wordt uitgewerkt maar waarin wel de volgende zonerings wordt vastgelegd: hoofdfunctie 'recreatie met natuurwaarden' ten noorden van de Essendijk en hoofdfunctie 'natuur met recreatief medegebruik' ten zuiden van de Essendijk.

Inzake de uitwerking van de functietoedeling zullen in een later stadium nadere besluiten moeten worden genomen. Bij deze uitwerking van de functietoedeling zullen de bewoners (toekomstige) gebruikers en omwonenden worden betrokken. Duidelijk moet echter blijven dat het huidige agrarische gebruik nergens in het onderhavige gebied kan worden gecontinueerd. Doelstelling van het project is immers realisatie van een natuur- en recreatiegebied.

3. Zandwinning

De commissie is van mening dat het MER moet worden aangevuld met een onderbouwing van het voorgenomen besluit over de zandwinning in het licht van de onzekerheden en de geldende beschermingsformules. Bij dit laatste gaat het onder andere over de mogelijkheid van alternatieve locaties voor zandwinning in EHS-gebied.

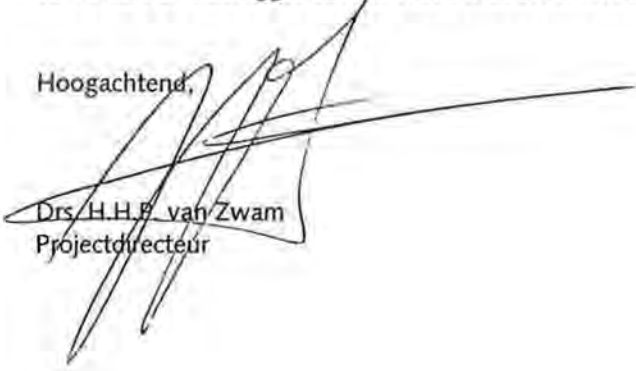
Reactie PMR

De effecten van zandwinning zijn zoals uw commissie terecht constateert nog omgeven met onzekerheden. Zoals uit bijlage 2 blijkt is het thans niet zinvol om te proberen deze onzekerheden te verminderen. Dit zou tot schijnnaauwkeurigheden leiden. Ik zal aan het kabinet voorstellen de PKB-tekst aan te passen (zie bijlage), opdat - naar verwachting - aan de bezwaren van de commissie wordt tegemoet gekomen.

Wat betreft een beschouwing van alternatieve winlocaties merk ik op dat in de PKB de begrenzing van een zeer ruim zoekgebied is opgenomen. De begrenzing is tot stand gekomen middels ecologische criteria (-20m NAP + 2 km) en economische criteria (straal van 30 km). De afweging van alternatieve winlocaties (zoals verplicht volgens het SGR) is hier dus niet aan de orde. Deze afweging zal plaatsvinden in het MER Zandwinning, dat in het kader van de vergunningverlening krachtens de Ontgrondingenwet zal worden opgesteld.

Ik stel het op prijs om op 10 oktober vóór de vaststelling van het advies door uw commissie de voorliggende informatie met uw commissie te bespreken.

Hoogachtend,



Drs. H.H.F. van Zwam
Projectdirecteur

Bijlage 1: Lokale luchtkwaliteit

1 Aanleiding

De Commissie MER constateert in het concept-advies dat 'het achterwege laten van concrete maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren in het MER onvoldoende wordt onderbouwd ...'(blz. 3).

In deze notitie wordt ingegaan op:

- huidige situatie m.b.t. de luchtkwaliteit in relatie tot de normen, waaraan thans moet worden getoetst;
- de autonome ontwikkeling in relatie tot normen, waaraan in de toekomst moet worden getoetst;
- de bijdrage van de Landaanwinning aan de luchtkwaliteit;
- mogelijke maatregelen om tot verbetering te komen;
- de relatie met de Dubbeldoelstelling van PMR.

2 Huidige situatie

In het MER en de deelnota MER Landaanwinning is voor de beschrijving van de huidige situatie aangegeven dat de luchtkwaliteit in het Rijnmondgebied wordt bepaald door de uitstoot van bedrijven en verkeer en door de achtergrondconcentratie (a.g.v. emissies buiten de regio). In verband met het ontbreken van gegevens over de totale emissies door bedrijven in het studiegebied zijn voor de beschrijving van de huidige situatie ter indicatie de industriële emissies in heel Zuid-Holland opgenomen. De diverse bedrijven in het Rijnmondgebied en het woon-werkverkeer genereren talrijke vervoersstromen met bijbehorende emissies.

De emissies van de bedrijven en het verkeer hebben consequenties voor de lokale luchtkwaliteit (immissie) in de woonomgeving en in natuur- en recreatiegebieden. In het algemeen levert het wegverkeer de grootste bijdrage aan de totale optredende immissies. Dit komt vooral door de korte afstand tot de immissiegebieden (m.n. woongebieden).

Als gevolg van de genoemde emissies en de aanwezige achtergrondconcentratie wordt in de huidige situatie de grenswaarde voor fijn stof (PM₁₀) in het gehele Rijnmondgebied overschreden. De grenswaarde van stikstofdioxide (NO₂) wordt overschreden langs de A15, de A4 en een deel van de N57.

3 Autonome ontwikkeling

Onder invloed van het generieke milieubeleid (NMP) mag worden verwacht dat een vermindering van de emissie zal plaatsvinden. Dat betekent een verbetering van de lokale luchtkwaliteit als gevolg van een daling van de achtergrondconcentratie en van de emissies in het Rijnmondgebied. Daar staat tegenover dat de normen voor NO₂ en fijn stof recent zijn aangescherpt. Deze normen moeten met ingang van 2005 (PM₁₀) dan wel 2010 (NO₂) zijn gehaald. Om dit te kunnen bereiken zijn plandrempels ingebouwd die jaarlijks naar beneden zullen worden bijgesteld om in 2010 te realiseren.

In het MER en de deelnota MER Landaanwinning is geconstateerd dat in de autonome ontwikkeling, indien getoetst wordt aan deze nieuwe normen, zich knelpunten blijven voordoen voor de stoffen NO₂ en fijn stof (PM₁₀).

Ten aanzien van de concentratie NO₂ is de kans groot dat de inwoners van Pernis en Hoogvliet aan concentraties blootgesteld worden die hoger zijn dan de nieuwe grenswaarde (40 µg/m³ jaargemiddelde concentratie). (zie het MER).

Ook voor fijn stof geldt dat de achtergrondconcentratie in de regio Rijnmond in de autonome ontwikkeling nog dermate hoog is dat in het gehele gebied concentraties hoger dan de nieuwe grenswaarde aanwezig zullen zijn.

4 Situatie met landaanwinning

Bij gebruik van de landaanwinning zal de emissie van verontreinigende stoffen door de bedrijven toenemen ten opzichte van de emissie die in de autonome ontwikkeling te verwachten is. Bovendien zal het verkeer van en naar de landaanwinning deze situatie verergeren.

Ten opzichte van de autonome ontwikkeling zorgt de landaanwinning - blijkens het MER - slechts voor een geringe verslechtering van de lokale luchtkwaliteit in de woongebieden. Ten opzichte van de huidige situatie mag onder invloed van de uitvoering van NMP-beleid een verbetering worden verwacht, doordat de achtergrondconcentraties naar verwachting lager zullen liggen (zie het MER).

Voor *fijn stof* geldt dat, net als in de autonome ontwikkeling, de achtergrondconcentratie in de regio Rijnmond dermate hoog is dat in het gehele gebied concentraties hoger dan de nieuwe grenswaarde (zullen) optreden.

In de situatie met landaanwinning zal ook de norm voor NO_2 , waaraan in de toekomst zal moeten worden getoetst, langs de A15 en de A4 (resp. ter hoogte van Hoogvliet en Pernis) worden overschreden, net als in de autonome ontwikkeling.

Bovenstaande uitspraken zijn gebaseerd op de nieuwe aangescherpte normen. Over de haalbaarheid van deze normen – in algemene zin – kan het volgende worden opgemerkt. In de Nota van Toelichting behorend bij het recent aangepaste Besluit luchtkwaliteit [lit. Staatsblad, jaargang 2001, nummer 269] is t.a.v. de omvang van de luchtkwaliteitsproblematiek voor zwevende deeltjes (PM_{10}) opgenomen dat "het valt te verwachten dat ten tijde van de EU-evaluatie in 2003, behalve Nederland, ook andere lidstaten op basis van de dan beschikbare gegevens zal moeten concluderen dat deze normstelling een groot probleem vormt. Bij de evaluatie van de richtlijn zal dit ongetwijfeld tot belangrijke wijzigingen in de normstelling (versoepeling) leiden."

Ten aanzien van de omvang van de luchtkwaliteitsproblematiek voor NO_2 is in de Nota van Toelichting behorend bij het recent aangepaste Besluit luchtkwaliteit [lit. Staatsblad, jaargang 2001, nummer 269] het volgende opgenomen:

"Bij de bepaling van het Nederlandse standpunt over de richtlijn is nadrukkelijk stil gestaan bij de haalbaarheid van de normstelling voor stikstofdioxide. Naast Nederland hadden verschillende andere lidstaten twijfels over de haalbaarheid van de normstelling. Bij de onderhandelingen over de richtlijn heeft deze zorg geleid tot het opnemen in artikel 10 van de richtlijn dat de voorgenomen evaluatie in 2003 kan leiden tot een voorstel ter bevestiging of wijziging van de normstelling voor stikstofdioxide". De normstelling wordt dus wellicht in de toekomst gewijzigd.

5 Maatregelen om tot verbetering van de luchtkwaliteit te komen

Voor het aanpakken van het NO_2 -probleem is in het MER geconcludeerd dat de belangrijkste maatregelen om de NO_2 -concentraties te reduceren de implementatie van technologische ontwikkelingen betreft. Deze ontwikkelingen zijn gericht op het reduceren van de NO_x -uitstoot. De implementatie van maatregelen is echter erg afhankelijk van het rendement van de maatregelen, waardoor ze vooralsnog niet ten volle kosteneffectief kunnen worden ingevoerd. In NMP4 heeft het rijk aangegeven dat de industrie in 2003 start met handel in NO_x -emissies. Dit moet leiden tot een kosteneffectieve aanpak van de emissies. Dit project vergt een nationale aanpak. In het kader van PMR is aan deze aanpak niets toe te voegen.

In het MER is ervan uitgegaan dat de havenspoorlijn (en verder) in de toekomst geheel geëlektrificeerd zal zijn, waardoor er geen uitstoot van luchtverontreinigende stoffen als gevolg van railvervoer meer plaatsvindt (behoudens uiteraard de emissie die verband houden met de opwekking van elektriciteit).

PMR draagt wel bij aan het reduceren van de emissies (primaair gericht op het verbeteren van de bovenlokale luchtkwaliteit maar ook met een positief effect op de lokale luchtkwaliteit) door:

- het bevorderen van de modal split in de richting van milieuvriendelijkere vervoerswijzen van en naar de landaanwinning;
- het opnemen van het BRG-project Industriële Ecologie;

Het betreft hier geen studieprojecten, maar projecten die daadwerkelijk zullen worden uitgevoerd (o.m. als onderdeel van de zogeheten package deal, waarin afspraken zullen worden gemaakt over de financiering van de PMR-projecten).

In deel 1 van de PKB-plus zijn ook clausules opgenomen voor situaties waarin projecten om wat voor reden afvallen. In dat geval bestaat de verplichting een alternatief project met dezelfde ambitie te formuleren.

Verdere concretisering van deze projecten vraagt uiteraard nog wél om aanvullend onderzoek.

Onderstaand worden de maatregelen 'modal shift' en het BRG-project Industriële Ecologie nader toegelicht.

Modal shift

Ondanks het feit dat de scheepvaart in het studiegebied meer emitteert dan het wegverkeer wordt de scheepvaart (zeescheepvaart en binnenvaart) gelet op de hoeveelheid goederen die per schip worden getransporteerd en de transportafstanden toch als 'schonere' vervoersmodaliteit aangemerkt. Bovendien draagt de scheepvaart in verband met de relatief grotere afstand tot de woonomgeving minder bij aan de optredende concentratie in de woonomgeving dan het wegverkeer. Een verschuiving van het vervoer over de weg richting het spoor en de scheepvaart leidt derhalve ook tot een verbetering van de luchtkwaliteit.

Het stimuleren van een modal shift in de richting van schonere vervoerswijzen is opgenomen in het beleidsvoornemen. Het beleidsvoornemen bevordert een verschuiving in de modal split, onder meer doordat de landaanwinning wordt ingericht, geëxploiteerd en beheerd volgens de principes van een duurzaam bedrijventerrein. Op een dergelijk terrein speelt de modal shift in de richting van schonere vervoerswijzen en de realisering van multimodale voorzieningen een belangrijke rol. Door de goede bereikbaarheid en de mogelijkheden voor bundeling van vervoersstromen ontstaat tevens kritische massa voor technologische en logistieke innovaties, die bij kunnen dragen aan het bereiken van een duurzamer transportsysteem.

BRG-Industriële Ecologie

Dit BRG-project heeft als doel de huidige voorzieningen bij individuele bedrijven te vervangen door een energie-efficiënt systeem, waardoor de emissies van CO₂ en NO_x verminderd worden. Het project moet resulteren in een voorstel voor een pilot.

Ten opzichte van de autonome uitstoot van luchtverontreinigende stoffen zal dit project weliswaar niet leiden tot een significante reductie van de CO₂- of NO_x-uitstoot in het gebied, maar het betekent wel een eerste stap in een nieuwe richting om de (boven)locale luchtkwaliteit te verbeteren.

Daarnaast kan de landaanwinning bijdragen aan het realiseren van het 'schuifproces' in het bestaande haven- en industriegebied. Dit is een proces dat al decennia lang plaatsvindt binnen de Rotterdamse agglomeratie en het beleid is erop gericht dit proces in de komende decennia voort te zetten. De milieudruk in stedelijke gebieden zal hierdoor verminderen en bovendien zal de nieuwe generatie havenactiviteiten en industrie op de landaanwinning als gevolg van technologische ontwikkelingen en de strengere eisen schoner en stiller zijn en minder energie gebruiken dan de bestaande generatie.

Het positieve effect hiervan op de leefomgevingskwaliteit is in het MER niet nader gekwantificeerd, aangezien de precieze invulling van dit schuifproces o.a. afhankelijk is van de medewerking van

individuele zittende en nieuwe bedrijven. Het gaat om een complex proces van opeenvolgende keuze's op bedrijfsniveau met relatief lange realiseringstermijnen en nog veel onzekerheden. De precieze uitvoering van dit proces hoort niet tot het besluitvormingsniveau van de PKB, als algemeen kaderstellend document.

Om die reden is dit proces ook niet als zogeheten BRG-project genoemd en heeft evenmin een zwaar accent gekregen bij de toetsing van de dubbeldoelstelling.

Een maatregel die onder meer is gericht op verbetering van de lokale luchtkwaliteit is de *gebiedsgerichte benadering*. Voor een aantal gebieden in Rijnmond is deze zogeheten gebiedsgerichte benadering voorgesteld. Per gebied zal een samenhangend pakket van maatregelen en uitvoeringsprojecten worden geformuleerd, o.m. gebaseerd op de in dat gebied gewenste milieukwaliteit. Daartoe kunnen maatregelen behoren om immissies te verminderen. In de PKB is dit nog niet verder geconcretiseerd, omdat de definiëring van de gewenste kwaliteit en de vaststelling van het pakket maatregelen in samenwerking met de betrokken regionale partijen moet gebeuren. In het kader van ROM-Rijnmond is hiermee reeds een begin gemaakt.

6 Voorstellen voor aanvullende PMR-maatregelen door de Commissie m.e.r.

De Commissie m.e.r. suggereert als aanvullende maatregelen voor om in PMR schone vrachtauto's te bevoordelen bij de overslagtarieven; schone schepen te bevoordelen in de haventarieven en maximumsnelheden op snelwegen te verlagen naar 70 of 80 km/u. De luchtkwaliteit langs snelwegen kan verder ook worden verbeterd door meer schepen en treinen in te zetten voor vrachtvervoer. Nog een andere maatregel die wordt genoemd is de aanleg van een luifel of tunnel(bak) voor delen van de A15.

Schonere schepen, treinen en vrachtauto's bevoordelen

In NMP4 heeft de rijksoverheid aangegeven dat de rijksoverheid via financiële prikkels vervoersbedrijven zal *stimuleren* eerder extra schone motoren aan te schaffen dan op grond van Europese regelgeving verplicht is. Tevens loopt binnen de rijksoverheid momenteel een project, waarin de mogelijkheden voor het toepassen van NO_x-katalysatoren op binnenvaartschepen worden onderzocht.

Maatregelen om de emissies van de zeescheepvaart te beperken zijn echter alleen mogelijk indien daarover **internationaal** (dus ook buiten de EU) een standaard is afgesproken en regels zijn vastgelegd en kunnen dus niet éézijdig door één land worden getroffen.

Het voorstel van de Commissie t.a.v. het bevoordelen van schonere vrachtwagens en schepen bij de overslagtarieven, als dit al mogelijk en wenselijk is, valt buiten de clause in het tweede deel van de dubbeldoelstelling. ('..... verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving door de **mogelijkheden te benutten die de oplossing van het ruimtetekort biedt.**'). De inzet van financiële maatregelen (zo dat al op regionaal niveau mogelijk is) wordt daar niet toe gerekend voor zover het de pkb betreft.

Verlagen maximum snelheden / toepassen luifel of tunnel(bak)

RWS heeft ter hoogte van Overschie (de A13) proeven uitgevoerd met als doel het bepalen van het mogelijke effect dat snelheidsverlaging heeft op de luchtkwaliteit in de omgeving. Gebleken is dat snelheidsverlaging alleen een positief effect heeft, indien deze maatregel gepaard gaat met een betere doorstroming van het verkeer. Indien het verkeer ondanks de snelheidsverlaging regelmatig moet optrekken c.q. afremmen leidt de maatregel niet tot een verbetering van de luchtkwaliteit in de woonomgeving. In het kader van het Ontwerp-Tracébesluit A15 wordt onderzoek verricht naar de consequenties van de nieuwe EU-regelgeving en zullen maatregelen (bijv. snelheidsverlaging) worden getroffen om eventuele overschrijdingen van de normen weg te nemen.

Eveneens in het kader van het Ontwerp-Tracébesluit A15 onderzoekt RWS momenteel de mogelijkheden om het knelpunt ter hoogte van Hoogvliet te verminderen, o.a. door een onderzoek naar een andere vormgeving van de A15 (luifel, tunnel(bak)). Hierbij wordt niet alleen gekeken naar het oplossen van het luchtkwaliteitsprobleem, maar wordt tevens het aspect externe veiligheid

meegenomen. Er wordt in dit kader dus gezocht naar een integrale oplossing voor de aanwezige knelpunten in dit gebied. Het Kabinet neemt over de A15 een apart besluit.

Meer schepen en treinen voor vrachtvervoer

In PMR is al een maatregel voorzien om meer schonere transportwijzen te stimuleren (schepen, treinen en buisleidingen) voor het vervoer van goederen (zie bovenstaande stuk m.b.t. modal shift). Bovendien heeft de Europese Transportraad (4 april 2000) geconcludeerd dat verdere actie voor het realiseren van duurzame mobiliteit noodzakelijk is en zijn inmiddels in EU-verband initiatieven ondernomen die zullen leiden tot verdere emissiereducties bij de vervoerssector.

7 Conclusies t.a.v. de dubbele doelstelling

In deel 1 van de PKB heeft het kabinet geconstateerd dat de kwaliteit van de leefomgeving thans achterblijft bij de ambities, zowel wat betreft milieukwaliteit als op het gebied van natuur- en recreatiemogelijkheden. Tevens geeft het kabinet aan dat "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." PMR kan en zal dus niet alle huidige en toekomstige problemen in het Rijnmondgebied oplossen.

De kwaliteit van de leefomgeving bestaat uit de onderdelen:

- milieukwaliteit;
- natuur en recreatie;
- ruimtelijke kwaliteit.

Elke onderdeel bestaat ook weer uit deelaspecten. Zo bestaat milieukwaliteit o.a. uit de deelaspecten geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid.

Om een verbetering van de leefomgevingskwaliteit te realiseren hoeft PMR niet een positieve bijdrage te leveren aan elk van de deelaspecten en onderdelen. Het gaat er om een positief saldo te realiseren: een negatieve bijdrage aan het deelaspect luchtkwaliteit kan 'gecompenseerd' worden door een positieve bijdrage aan het deelaspect geluid. Ook kan een negatieve score op een onderdeel gecompenseerd worden door een positieve score op de andere onderdelen van de leefomgevingskwaliteit.

In deel 1 van de PKB+ zijn voor de diverse onderdelen van de leefomgevingskwaliteit toetsingscriteria geformuleerd. Zo is met name criterium 5 'De verbetering van de totale milieukwaliteit van de woon- en leefomgeving waarbij stof, stank, emissies en geluidhinder centraal staan' een relevant toetsingscriterium voor het onderdeel 'milieukwaliteit'. Voor natuur en recreatie zijn de criteria 7 'De ontwikkeling van de kwaliteit en bereikbaarheid van regionale recreatiemogelijkheden' en 8 'De mate van aantasting van natuur- en landschapswaarden dan wel het behoud en de ontwikkeling van omvang en kwaliteit van de natuur' relevant. De ruimtelijke kwaliteit wordt o.a. getoetst aan de hand van de criteria 2 'Het verbeteren van de bereikbaarheid...', criterium 3 'De mate van intensief en zuinig ruimtegebruik' en criterium 6 'De mate van innovatief en zuinig gebruik van grondstoffen en energie'.

Zoals eerder beschreven levert PMR een bijdrage aan het verbeteren van de bovenlocale luchtkwaliteit. Indirect zal deze PMR-inspanning ook leiden tot een bijdrage aan het verbeteren van de lokale luchtkwaliteit. Deze bijdrage is echter niet nader gekwantificeerd. Bovendien wordt verwacht dat de PMR-maatregelen het aanwezige knelpunt op het gebied van lokale luchtkwaliteit niet kunnen oplossen. Om aldus niet te positieve verwachtingen te scheppen is in de PKB+ en het MER opgenomen dat PMR niet bijdraagt aan het verbeteren van de lokale luchtkwaliteit. De Commissie m.e.r. heeft in haar advies aanvullende maatregelen voorgesteld. Deze maatregelen zijn al voorzien in PMR of worden in een ander kader opgepakt. De maatregel om schonere vervoersmiddelen te bevoordelen in de tarieven valt buiten het kader van de dubbeldoelstelling (.. verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving door de mogelijkheden te gebruiken die de oplossing van het ruimtetekort biedt.).

Uit het voorgaande blijkt dat de PMR-projecten niet op alle deelaspecten van de milieukwaliteit tot een verbetering leiden (lokale luchtkwaliteit). Ondanks dat is het kabinet -alles overziende- tot de conclusie gekomen dat het beleidsvoornemen in de PKB+ (i.c. het pakket BRG-projectactiviteiten, de landaanwinning en de 750 hectare natuur- en recreatiegebied) voldoet aan de dubbele doelstelling en aldus ook een voldoende bijdrage levert aan het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit. De positieve bijdrage die PMR levert op de andere deelaspecten van de milieukwaliteit en op de andere onderdelen van de leefomgevingskwaliteit wegen naar het oordeel van het Kabinet voldoende op tegen de relatief geringe bijdrage aan de oplossing van het knelpunt op het gebied van de lokale luchtkwaliteit.

Docsnr. 12322

Bijlage 2: Zandwinning

1 Aanleiding

In haar concept-toetsingsadvies heeft de m.e.r.-commissie aangegeven dat op grond van de huidige stand van de wetenschap geen zekerheid is te geven dat effecten alleen tijdelijk zullen zijn. De commissie adviseert een aanvulling op te stellen met **een nadere onderbouwing van het voorgenomen besluit over de zandwinning in het licht van de onzekerheden en de geldende beschermingsformules**. Bij dit laatste gaat het onder andere over de mogelijkheid van alternatieve locaties voor zandwinning in EHS-gebied.

Hieronder wordt ingegaan op deze twee punten.

2 Nadere onderbouwing van de besluitvorming in de PKB

Historie

In 1999 verscheen de Bijlage Zandwinning bij de Integrale Projectnota Landaanwinning. In deze bijlage wordt door middel van zandwinscenario's geschetst op welke wijze de zandwinning ten behoeve van de landaanwinning plaats zou kunnen vinden. Deze zandwinscenario's gaan uit van de huidige zandwintechnieken, en houden in meerdere of mindere mate rekening met de effecten op de ecologie en de kosten van zandwinning. De zandwinscenario's zijn afgestemd op de ontwerpen voor landaanwinning die zijn opgenomen in de Integrale Projectnota Landaanwinning.

De overwegingen om het MER zandwinning later op te stellen dan het MER-PMR zijn de volgende:

Beleid

Het beleid voor zandwinning, met name de herziening van het Structuurschema Oppervlakte Delfstoffen (SOD2) en de herziening van het Regionaal Ontgrondingenplan Noordzee 2 (RON 2) is sterk in ontwikkeling. Daarom leek het onverstandig om de besluitvorming over de zandwinning ten behoeve van landaanwinning te doorlopen enige jaren voorafgaand aan de feitelijke zandwinning. De kans dat een nu opgesteld MER technisch, procedureel en beleidsmatig achterhaald zal zijn is groot.

Landaanwinning

De plannen voor de landaanwinning zoals opgenomen in PKB-plus deel 1 PMR zijn nog onvoldoende concreet om een zandwinplan op te stellen, dat voldoet aan de eisen van de Ontgrondingenwet. Het PKB-plus deel 1 PMR beschrijft voor de landaanwinning feitelijk de contouren van het gebied waarbinnen landaanwinning mogelijk wordt gemaakt. De verschillende varianten die binnen deze contouren mogelijk zijn en eventuele verschillende faseringen in de uitvoering leiden tot zeer verschillende zandwinplannen.

Zorgvuldigheid

De start van de zandwinning wordt niet eerder dan 2005 verwacht, dus ruim na het vaststellen van deel 4 van de PKB. De zandwinning voor de landaanwinning zal naar schatting 10 jaar duren.

Door met een zandwinplan en MER te wachten tot de aanvraag voor de vergunning tot ontgronding kan niet alleen geanticipeerd worden op ontwikkelingen in beleid, maar ook in nieuwe technieken om milieuschade te voorkomen.

Er wordt nu gedacht aan het aanvragen van een vergunning voor de aanleg van de eerste fase van de landaanwinning. Voor aanleg van de tweede fase van de landaanwinning wordt dan vernieuwing van de vergunning tot ontgronding aangevraagd, waarbij de resultaten van monitoring en evaluatie van de eerste fase een belangrijke rol zal spelen. Deze strategie is met de vergunningverlener voor de ontgrondingsvergunning afgestemd.

M.e.r.-plicht

Verschuilde reacties suggereren dat een MER-zandwinning (al of niet geïntegreerd in een MER-landaanwinning) werd verwacht. Voor deze verwachting is echter geen juridische basis. De aanwijzing van de begrenzing van een zoekgebied voor de zandwinning – zoals geformuleerd in de CBB – is niet m.e.r.-plichtig op grond van het Besluit-m.e.r. Volgens het Besluit-m.e.r. (onderdeel C, categorie 16.2) is pas sprake van m.e.r.-plicht wanneer een ontgrondingsvergunning wordt aangevraagd voor een concrete zandwinlocatie van 500 ha groot of meer.

Het Kabinet heeft er in het kader van de PKB-plus/MER-PMR voor gekozen om geen concrete zandwinlocatie aan te wijzen, om de redenen die hierboven zijn geschetst.

Effecten van zandwinning

De mogelijke effecten van zandwinning op het ecosysteem zijn beschreven in de Bijlage zandwinning (SM2V, november 1999). In deze bijlage wordt een breed scala aan effecten beschreven, waaronder op de waterkwaliteit, waterbeweging, morfologie en sedimenttransport, kustverdediging, natuurwaarden en ecologisch functioneren Noordzee.

3 Beschouwing van de locatie-alternatieven, gezien de ligging in Habitatrichtlijngebied en de EHS.

EU- Habitatrichtlijn

Het zandwingebed ligt volledig buiten de begrenzing van het op grond van de EU-Habitat- en –Vogelrichtlijn aangemelde c.q. aangewezen beschermde gebied van de Voordelta. Dat betekent dat de bepalingen uit de EU-Habitatrichtlijn alleen van toepassing zijn als de zandwinning effecten kan uitoefenen op:

1. soorten en habitats in het zandwingebed die zich kwalificeren op grond van de Habitat- en Vogelrichtlijn en daardoor bescherming genieten;
2. het beschermde gebied van de Voordelta ('externe werking')
3. andere beschermde gebieden (Waddenzee) ('externe werking')

ad.1

In een aantal inspraakreacties wordt gewezen op het ecologische belang van 'ondergedoken zandbanken tot een diepte van 20 meter', en wordt gevreesd dat twee zandbanken voor Voorne en Goeree die zich kwalificeren op grond van de Vogel- en Habitatrichtlijn binnen de begrenzing van het zandwingebed liggen. In de Bijlage zandwinning is reeds aangegeven dat deze locaties in de ontgrondingsvergunning moeten worden ontzien. De zandbanken zijn niet alleen ecologisch waardevol, maar ook cultuurhistorisch, waardoor voor een ingreep de bepalingen uit het verdrag van Malta van toepassing zullen zijn. In het zandwingebed komen verder geen beschermde habitats voor in de zin van de EU-Habitatrichtlijn.

De op de lijsten prijkkende prioritaire soorten van open zee zijn trekvissen en zeezoogdieren. De Bijlage zandwinning (p.104-105) vermeldt over deze soorten: Effecten van biotoopvernietiging op vissen zijn indirect (verdwijnen van voedsel) en lokaal. Het voor de zandwinning geselecteerde zoekgebied is vooral leef- en foerageergebied voor volwassen vissen, waarvan het leefgebied zich over de gehele Noordzee uitstrekt. Effecten op de visstand in de Noordzee als geheel worden dan ook niet verwacht. De diverse activiteiten rond de zandzuigers (scheepsbewegingen, aanwezigheid van mensen, geluid) zullen de rond de zandwinning foeragerende vogels en zeezoogdieren verstoren in een gebied met een straal van minder dan 500 meter rond de schepen. Het gebied waar de verstoring plaatsvindt is ten opzichte van het totale foerageergebied van zeevogels en zeezoogdieren echter zo klein dat effecten op populatieniveau niet zijn te verwachten. Ook lokaal (binnen het zoekgebied van de zandwinning) zijn geen noemenswaardige effecten te verwachten ten opzichte van de huidige situatie. Hoewel tijdens de zandwinperiode maximaal zo'n 50 scheepsbewegingen per dag rond de zandwinlocatie zullen plaatsvinden, valt dit aantal in het niet bij het normale aantal dagelijkse bewegingen in het gebied.

Ad.2

Het zandwingebied dat in PKB-plus deel 1 is aangegeven begint op een afstand van 2km westwaarts van het op grond van EU-Vogel- en -Habitatrichtlijn aangemelde beschermde gebied van de Voordelta. Een indirect extern effect zou wellicht kunnen optreden als gevolg van een toename van het gehalte aan zwevend stof in het zeewater ten gevolge van de zandwinning. Een dergelijke toename kan effect hebben op schelpdieren en op zichtjagers (haring, sterns). Volgens de Bijlage zandwinning zal alleen sprake zijn van een negatief effect op schelpdieren bij (tijdelijke) verhogingen van het gehalte aan zwevend stof van 30% of meer. Een dergelijk effect zal slechts lokaal optreden. In de kustzone (waar het beschermde Habitatgebied zich bevindt) wordt als worst case een verhoging van zwevend stof met enkele procenten verwacht. Voor vissen als makreel en haring (zichtjagers) geldt dat zij een gebied met een hogere concentratie dan 10 mg/l zwevend stof in het water vermijden. Een dergelijke concentratie zal hooguit in de directe nabijheid van de zandwinning optreden. Alleen in de nabijheid van de zandwininput wordt een dermate hoge sedimentatie verwacht dat dit kan leiden tot tijdelijke ecologische effecten.

De bufferzone van 2 kilometer tussen het Habitatgebied en het zandwingebied zorgt er dus voor dat er geen sprake zal zijn van externe effecten van zandwinning op het Habitatgebied.

Ad. 3

In het kader van PMR, maar ook van Flyland (het onderzoeksprogramma naar een luchthaven in zee) wordt onderzoek gedaan naar veranderingen van sedimenttransport naar de Waddenzee als gevolg van landaanwinning, de bouw van een luchthaveneiland en de zandwinning daarvoor. Het is denkbaar dat de veranderingen in sedimenttransport (route, omvang en samenstelling) effect kan hebben op de opbouw van slikken, platen en schorren in het Waddengebied, maar ook op de milieukwaliteit (bijvoorbeeld ongewenste groei van algen). De resultaten van deze studies zijn nog niet beschikbaar.

Daardoor kan op dit punt de vraag nog niet worden beantwoord of de zandwinning voor de Maasvlakte dergelijke negatieve effecten teweeg zal brengen. Een dergelijke afweging zal in het MER in het kader van de aanvraag van een vergunning op grond van de Ontgrondingenwet aan de orde gesteld moeten worden.

Nationale beschermingsformule

Het Nederlands deel van de Noordzee is op grond van het Structuurschema Groene Ruimte (SGR) aangewezen als kerngebied in de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Volgens het SGR moeten, indien ingrepen en ontwikkelingen de wezenlijke kenmerken of waarden van een kerngebied aantasten, alternatieven worden onderzocht.

Voor de zandwinning ten behoeve van de landaanwinning is een zeer ruim zoekgebied vastgesteld. Binnen dit zoekgebied zullen locaties worden gezocht waar de zandwinning daadwerkelijk gaat plaatsvinden. Voordat een besluit zal worden genomen over concrete locaties, zullen verschillende alternatieven tegen elkaar worden afgewogen. Het zoekgebied voor de zandwinning is vastgesteld op grond van zowel natuurcriteria (negatieve effecten op flora, fauna en morfologie) als economische criteria (kosten van winning).

4 Adviezen voor PKB-plus deel 3

Mede naar aanleiding van het concept-toetsingsadvies van de commissie zal de volgende wijziging in het PKB-tekst over de zandwinning aan het kabinet worden voorgelegd.

"Op figuur 5 is het zoekgebied aangegeven waar het voor de landaanwinning benodigde ophoogzand zal worden gewonnen (behoudens benutting van zand dat vrijkomt bij werken ter waarborging van de toegankelijkheid van de Rotterdamse haven en benutting van zand dat vrijkomt bij de winning van beton- en metselzand). De zeewaartse begrenzing van het gebied voor zandwinning wordt gevormd door een straal van 30 km vanuit het midden van de zuidrand van de referentieontwerpen voor een landaanwinning. De landwaartse begrenzing wordt gevormd door de 2 km lijn zeewaarts van de doorgaande -20 m NAP lijn".

Delen van het zoekgebied worden van zandwinning uitgesloten als uit het MER in het kader van de vergunningaanvraag op grond van de Ontgrondingenwet 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.

