

Datum

17 december 2007

Kenmerk

Onderwerp

Wet beheer rijkswaterstaatswerken; vergunning voor de aanleg en het gebruik van 2.000 ha landaanwinning in de Noordzee met gebruiksbestemming haven- en industrieterrein, zeewering, havens en infrastructuur, aan de westzijde van Maasvlakte 1.

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

1. AANHEF

1.1 Inleiding

Met de brief van het Havenbedrijf Rotterdam N.V., ontvangen op 23 februari 2007 en ingeschreven onder kenmerk AVN/2007.00181, is bij Rijkswaterstaat dienst Zuid-Holland, het waterdistrict Nieuwe Waterweg een aanvraag voor een vergunning ingediend op grond van artikel 2 van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken (Wbr).

De vergunningaanvraag betreft de aanleg en het gebruik van Maasvlakte 2 en heeft betrekking op het winnen van land in zee aan de westzijde van de 1^e Maasvlakte. De beoogde landaanwinning voor Maasvlakte 2 is gelegen in de zee en is vergunningplichtig op grond van de Wbr. De landaanwinning van Maasvlakte 2 omvat een gebied van 2000 ha bruto. Op de nieuwe landaanwinning wordt maximaal 1000 ha van het terrein geschikt gemaakt voor de bestemming van industrie- en haven terrein.

Als bijlage bij de aanvraag voor het verlenen van de Wbr-vergunning zijn tevens ingediend het milieueffectrapport Aanleg Maasvlakte 2 (MER A) en milieueffectrapport Bestemming Maasvlakte 2 (MER B). Beide milieueffectrapporten zijn inclusief bijlagen, waarin per thema met nader onderzoek aangetoond wordt wat de effecten zijn van de aanleg van Maasvlakte 2. MER B bevat als bijlage ook een zgn. passende beoordeling, waarin de effecten op Natura 2000 gebieden, waaronder de Voordelta worden beschreven.

In het milieueffectrapport heeft de initiatiefnemer inzichtelijk gemaakt welke milieueffecten in welke vorm en mate kunnen optreden door de aanleg van Maasvlakte 2. De initiatiefnemer heeft op basis daarvan diverse ontwerpalternatieven vergeleken en dit heeft uiteindelijk tot een voorkeursalternatief geleid. Dit voorkeursalternatief vormt de basis voor de aanvraag van de Wbr-vergunning.

1.2 Algemene Toelichting

De publicatie van de startnotitie PKB-plus/m.e.r. in 1998 markeert het begin van de samenwerking tussen het Rijk en regionale partners in het project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR). De dubbele doelstelling van dit project is om de positie van de Mainport Rotterdam te versterken en de kwaliteit van de leefomgeving in Rijnmond te verbeteren.

Ter realisering van deze tweeledige doelstelling zijn drie deelprojecten opgezet die samen het PMR vormen, namelijk:

Bestaand Rotterdams gebied, bedoeld om het bestaande Rotterdamse havengebied beter te benutten en de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren.

Landaanwinning (Maasvlakte 2), bedoeld om de Rotterdamse haven uit te breiden met netto maximaal 1.000 ha nieuwe haven- en industrieterreinen en compensatiemaatregelen ter bescherming van natuur.

750 hectare natuur- en recreatiegebied, bedoeld om de ontwikkeling van nieuwe natuur- en recreatiegebieden op Midden-IJsselmonde en ten noorden van Rotterdam mogelijk te maken.

Om deze projecten te realiseren is in 2003 een PKB+ PMR met concrete beleidsbeslissingen vastgesteld. Nadat de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State de acht concrete beleidsbeslissingen van deze PKB+ PMR op 25 januari 2005 heeft vernietigd, is dit besluit vanaf deel 3 (Kabinetsstandpunt) opnieuw in procedure gebracht. Het nieuwe Kabinetsstandpunt volgt de hoofdlijn van de oorspronkelijke PKB, maar bevat beslissingen van wezenlijk belang in plaats van concrete beleidsbeslissingen en een nadere onderbouwing, waaronder een Strategische Milieubeoordeling en een aanvulling op de passende beoordeling..

1.3 Globale beschrijving van de aanvraag

Maasvlakte 2 is een nieuw haven- en industrieterrein, dat aansluitend aan de bestaande Maasvlakte gerealiseerd zal worden en plaats zal bieden aan bedrijven die terreinen nodig hebben in de directe nabijheid van een diepe zeehaven en daarmee samenhangende bedrijven. Dit zijn vooral bedrijven die zich toeleggen op grootschalige opslag, overslag en distributie van containers en bepaalde sectoren van de chemische industrie en distributie.

Maasvlakte 2 heeft een bruto landomvang van ca. 2.000 ha en zal bestaan uit maximaal 1.000 hectare netto uitgeefbaar haven- en industrieterrein en daarnaast voor ca. 1000 hectare uit havenbekkens, zeekering en infrastructuur. De eerste fase van de aanleg staat in het teken van de bouw van de gehele zeekering en de aanleg van een deel van het binnengebied. Volgens de planning starten de werkzaamheden in 2008 en zullen de eerste bedrijfsterreinen in 2013 worden opgeleverd. In de tweede fase, na 2013, worden de landaanwinning geleidelijk in gebruik genomen en verder aangelegd. De landaanwinning is naar verwachting in 2033 volledig aangelegd en in gebruik.

1.4 Procedure

Milieueffectrapportage Aanleg en Bestemming Maasvlakte 2

Op 26 augustus 2004 is door de initiatiefnemer een Startnotitie ter inzage gelegd. Hierin kondigde de initiatiefnemer haar voornemen aan en werd een aantal voorstellen gedaan voor de in het MER in beschouwing te nemen alternatieven en varianten en de te onderzoeken milieuaspecten.

In de opbouw van de milieueffectrapportage is een onderscheid gemaakt tussen het onderzoek naar milieueffecten van de aanleg en van het gebruik van de landaanwinning. De effecten van het gebruik komen aan bod in het MER bestemming (MER B), dat de basis vormt voor het bestemmingsplan. MER B vormt overigens wel een bijlage van MER A, aangezien tussen beide delen een samenhang bestaat.

Na inspraak en advies van wettelijke adviseurs heeft de Commissie voor Milieueffectrapportage (hierna Commissie m.e.r.) een advies voor de richtlijnen voor de inhoud van het MER Aanleg uitgebracht. Hierop zijn door de Minister van Verkeer en Waterstaat als bevoegd gezag op 21 december 2004 richtlijnen uitgebracht als bedoeld in artikel 7.15 van de Wet milieubeheer. Op basis van deze richtlijnen is het onderzoek naar de te verwachten milieueffecten uitgevoerd en heeft de initiatiefnemer op 23 februari 2007 MER Aanleg bij het bevoegd gezag ter aanvaarding ingediend.

MER Aanleg voor de Wbr-vergunning

MER A is aanvankelijk opgesteld ten behoeve van de besluitvorming op grond van de concessie en de ontgrondingenwet. In de periode tussen publicatie van de startnotitie en het indienen van de vergunningaanvragen heeft een aanpassing van het Besluit m.e.r. plaatsgevonden. Conform onderdeel C, categorie 5.2 van het Besluit m.e.r. is het voor de activiteit 'ophogen van de zeebodem, inclusief het aanleggen van een eiland in gevallen waarvan de activiteit groter is dan

500 ha., verplicht om een milieueffectrapport te maken. Voor de aanleg van Maasvlakte 2 is daardoor nu ook de Wbr-vergunning een m.e.r.-plichtig besluit. Bij het ter visie leggen van het MER A is daarom ook de aanvraag om de Wbr-vergunning ter informatie ter inzage gelegd.

Gelet op de betekenis van het MER Aanleg voor de besluitvorming op grond van de Wbr, is het MER Aanleg bij het ter visie leggen van dit ontwerpbesluit ter informatie bijgevoegd, tezamen met de inmiddels verschenen Toelichting daarop en het advies van de Commissie voor de m.e.r. van 5 december 2007, dat is uitgebracht voor zowel MER Aanleg als MER Bestemming. Het MER Bestemming is eveneens ter informatie bijgevoegd, vanwege de samenhang in de besluitvorming en om een beeld te geven van de inrichtingsvorm en gebruiksfuncties voor Maasvlakte 2.

Aanvaardbaarheid

Per brief van 4 april 2007 is door het bevoegd gezag aan de initiatiefnemer bericht dat het MER Aanleg ten gunste van de procedures voor de concessie, de Wbr-vergunning en de ontgrondingenvergunning aanvaardbaar is. Na het vaststellen van de aanvaardbaarheid is het MER Aanleg tegelijk met het MER Bestemming aangeboden aan de Commissie voor de m.e.r., met het verzoek een eindoordeel en advies te geven over de inhoud van de onderzoeksresultaten. Het MER Aanleg heeft, gezamenlijk met MER Bestemming en de diverse vergunningaanvragen en ontwerp planbesluiten, voor het publiek ter inzage gelegen in de periode van 20 april tot en met 31 mei 2007. In deze periode zijn tevens 5 openbare zittingen door de bevoegde gezagen georganiseerd, waarin het voor eenieder mogelijk was zienswijzen te geven op (onder meer) het MER Aanleg en MER Bestemming.

Advies Commissie voor de Milieueffectrapportage

De Commissie m.e.r. is op grond van artikel 7.26 van de Wet milieubeheer in staat gesteld om advies uit te brengen over de milieueffectrapportage. De Commissie heeft op 5 december 2007 haar toetsingsadvies daarover bekend gemaakt.

De Commissie m.e.r. is van oordeel dat de essentiële informatie in het MER A, het MER B en de notitie 'Milieu Effectrapportage MV2 Nadere toelichting vragen en opmerkingen Commissie mer november 2007' aanwezig is. De Commissie constateert daarbij dat diepgaande informatie is vergaard en dat het MER ondanks de complexiteit en hoge informatiedichtheid goed leesbaar is. De Commissie spreekt hier haar waardering voor uit. Ten aanzien van het met de Wbr-vergunning beoogde belang, heeft de Commissie m.e.r. in haar advies een aantal inhoudelijke opmerkingen gemaakt en aanbevelingen gedaan. Bij de betreffende waterstaatkundige overwegingen in deze beschikking zal voor zover van belang worden verwezen naar het advies van de Commissie m.e.r.

Aanvraag vergunning

Per brief van 23 februari 2007 en ingeschreven onder kenmerk AVN/2007.00181 is de aanvraag voor het verlenen van de Wbr-vergunning ontvangen. Bij de vergunningaanvraag waren bijgevoegd de ten behoeve van de te verlenen vergunning gemaakte milieueffectrapporten (MER Aanleg en MER Bestemming).

De omschrijving van de aanvraag luidt "De aanleg, het beheer en het onderhoud van de landaanwinning van Maasvlakte 2". Op 7 maart 2007 met briefkenmerk Z850005119 / D00055056/ARN-2007.00234 is de ontvangst van de vergunningaanvraag bevestigd. Op 23 maart 2007 is de leges betaald conform de bepalingen van het Legesbesluit.

Besloten is om op grond van artikel 3:10, eerste lid van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) ten behoeve van de voorbereiding van de Wbr-vergunning afdeling 3.4 Awb (openbare voorbereidingsprocedure) toe te passen. Daarbij is de beslistermijn op grond van artikel 3:18, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht verlengd met negen maanden omdat het hier gaat om een ingewikkeld project, als bedoeld in dit artikel van de wet.

In de Wbr-vergunning zal worden ingegaan op het waterstaatkundig kader, het aangevraagde ontwerp, de consequenties en de mogelijke beheersmaatregelen die direct samenhangen met de aanleg, het beheer en onderhoud van de Maasvlakte 2.

Op 4 januari 2008 tot 15 februari 2008 is het ontwerpbesluit tot afgifte van de Wbr-vergunning gepubliceerd en ter visie gelegd voor een ieder, met daarbij ter informatie MER A en MER B, alsmede de Toelichting daarop en de adviezen van de Commissie m.e.r. In deze periode zijn tevens 5 openbare zittingen door de bevoegde gezagen georganiseerd, waarin het voor eenieder mogelijk was zienswijzen te geven op het Wbr-besluit.

2. WETTELIJK KADER

2.1 Vergunningplicht Wbr

In de Wbr wordt de Noordzee, met alles wat daartoe naar zijn aard behoort, aangeduid als een waterstaatswerk. Ingevolge artikel 2 van de Wbr is het verboden zonder vergunning van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat gebruik te maken van een Waterstaatswerk door anders dan waartoe het is bestemd:

daarin, daarop, daaronder of daarover werken te maken of te behouden;
daarin, daaronder of daarop vaste stoffen of voorwerpen te storten, te plaatsen of neer te leggen, of deze te laten staan of liggen.

De landaanwinning voor Maasvlakte 2 en het beheer en onderhoud aan de buitencontour in zee zijn vergunningplichtige werken.

Belangenkader Wbr

De Wbr bevat regels voor gebruik van waterstaatswerken in beheer bij het Rijk. Het doel van de Wbr is het beschermen van waterstaatswerken in beheer van het Rijk en de verzekering van het veilig en doelmatig gebruik van die werken. Onder waterstaatswerken wordt ook inbegrepen de territoriale zee. Ook hier gaat het om het doelmatig en veilig gebruik, met een accent op de bodemactiviteiten. Bijvoorbeeld de hydrologische invloed van het baggeren en graven in de zeebodem op de zandbeweging langs de kust en daarmee op de oevers en de stranden. Dit raakt ook de zorg voor de kustlijn die berust bij het Rijk.

Een besluit op grond van de Wbr kan mede strekken ter bescherming van aan de waterstaatswerken verbonden belangen, van andere dan waterstaatkundige aard, doch enkel voor zover daarin niet is voorzien door bij of krachtens een andere wet gestelde bepalingen. Daarbij kan vooral gedacht worden aan belangen van landschap, natuur en cultuurhistorie.

Nautisch veiligheidsbelang

De vergunning krachtens de Wbr bepaalt in welke mate het te beschermen belang van veilig en doelmatig gebruik van de waterstaatswerken beïnvloed wordt door het initiatief van de aanvrager. Onder doelmatig en veilig gebruik van de waterstaatswerken wordt mede bedoeld het belang van de gebruiker daarvan, waaronder het scheepvaartverkeer. De publieke taken en verantwoordelijkheden ten aanzien van de scheepvaart op de rijksvaarwegen in Rotterdam worden namens de Minister van Verkeer en Waterstaat uitgevoerd door de rijkshavenmeester. Voor de uitvoering van deze publieke taak is de rijkshavenmeester verzocht e adviseren over de effecten op de scheepvaartveiligheid die voortvloeien uit de activiteit zoals omschreven in de aanvraag voor de Wbr-vergunning. Bij deze beoordeling is tevens gebruik gemaakt van de informatie uit het MER Aanleg en de bijlage Nautische Veiligheid en Bereikbaarheid.

Besluit Rijksrivieren

De Wet beheer rijkswaterstaatswerken biedt o.a. de mogelijkheid om bij algemene maatregel van bestuur bepaalde gebieden uit te zonderen van het vergunningvereiste, zoals bedoeld in artikel 2, eerste lid van de wet.

De gronden voor uitzondering zijn ten eerste de ruimte ter plaatse van het rivierbed en ten tweede de aanwezigheid in het rivierbed van bebouwd gebied. De gebieden die aan één van die beide gronden voor het uitzonderen voldoen, zijn uit een oogpunt van bescherming van de

waterstaatkundige functies van het rivierbed onvoldoende relevant. In het Besluit Rijksrivieren wordt per rivier of riviertak met behulp van geografische kaarten het een en ander nader aangegeven en toegelicht. Het uitgezonderde gedeelte betreft het gedeelte van het rivierbed dat wordt ingenomen door permanente aaneengesloten bebouwing als woon- of industriegebied, merendeels ontstaan met de aanleg van de zeehavens. De zeehavengebieden van Rotterdam, Vlaardingen en Schiedam, worden door de aanwijzing in hun totaliteit uitgezonderd van de vergunningplicht vanwege de combinatie van bebouwd gebied en de ruimte in het rivierbed.

In onderhavige vergunningaanvraag ligt het voor de landaanwinning beoogde gebied deels in het uitgezonderde gebied, conform het Besluit Rijksrivieren. In kaart nummer 64 en 66 (i.c. Nieuwe Maas en Nieuwe Waterweg) staat aangegeven waar de grens van het uitgezonderde gebied loopt. Feitelijk valt daarmee het gebied waarin de aanleg van Maasvlakte 2 is voorzien grotendeels buiten het uitgezonderde gebied. Anderzijds voldoet na de oplevering van de aanleg van het binnenterrein, de landaanwinning grotendeels aan de kenmerken die in aanmerking komen voor het aanwijzen van uitgezonderd gebied. Namelijk een aaneengesloten bebouwing als industriegebied, die uit oogpunt van bescherming van waterstaatkundige functies onvoldoende relevant beschouwd mag worden.

De aanwezigheid van de nieuwe buitencontour heeft wel dermate belangrijke waterstaatkundige functie dat deze niet uitgezonderd zal worden van de werkingsfeer van de Wbr. De buitencontour dient er namelijk toe om het achterliggende industrieterrein te beschermen tegen overstroming en/of golfoverslag bij hoge waterstanden op zee. De toekomstige beheergrens van het wel of niet vergunningplichtig zijn van nieuwe werken, zal gelegd worden in de teen van het binnentalud van de zeewering.

Gelet op bovenstaande redenering zal het beoordelen van de vergunningaanvraag voor de aanleg van Maasvlakte 2 aan de waterstaatsbelangen zich in hoofdzaak richten op de aanleg tot waar deze de huidige grens van het gebied raakt, waar een uitzondering van de vergunningplicht geldt. Nadat de eerste fase van de aanleg van de landaanwinning is voltooid en de buitencontour is gesloten, zal de nieuwe, meer westelijke begrenzing van het uitgezonderde gebied worden bepaald.

Uitgangspunt hierbij is dat deze grens in de teen van het binnentalud van de zeewering komt te liggen.

Andere met de Wbr samenhangende besluiten

Wet van 1904 (droogmakerijen en indijkingen)

Naast de Wbr-vergunning heeft het Havenbedrijf Rotterdam N.V. ook een concessie op grond van de Wet van 14 juli 1904, houdende bepalingen omtrent het ondernemen van droogmakerijen en indijkingen (hierna Wet van 1904) aangevraagd. De aanvraag om een Wbr-vergunning is gerelateerd aan de aanvraag voor een concessie. Op de samenhang tussen deze twee aanvragen zal hieronder nader worden ingegaan.

Ingevolge artikel 1 van de Wet van 1904 mogen droogmakerijen en indijkingen die niet door het Rijk tot stand worden gebracht niet worden ondernomen dan nadat door de Kroon, gedeputeerde staten van de provincie waarin de gronden liggen gehoord, concessie is verleend. Omdat de gronden in de Provincie Zuid-Holland liggen zijn gedeputeerde staten over de voorgenomen landaanwinning gehoord en hebben zij advies over de aanvraag uitgebracht aan Onze Minister. De concessie wordt voorbereid door onze Minister en verleend bij Koninklijk Besluit. Bij de concessie worden voorwaarden gesteld ter bescherming van de belangen die door het project kunnen worden geschaad. De nadruk zal hierbij op de waterstaatkundige belangen liggen. Gedeputeerde staten zien erop toe dat de droogmakerij of indijking in overeenstemming met de concessie wordt uitgevoerd. Het instrumentarium voor het toezicht is opgenomen in de Waterstaatswet 1900.

Volgens de Wbr-vergunningaanvraag zijn de ontwerp- en uitvoeringstechnische aspecten van Maasvlakte 2 beschreven in de concessieaanvraag.

Er bestaat een samenhang tussen de concessie en de Wbr-vergunning. Gezien de aard en achtergrond van beide wetten is ervoor gekozen om in de concessie vooral de waterstaatkundige aspecten met betrekking tot het ontwerp en de aanleg van de landaanwinning vast te leggen. De Wbr-vergunning borgt vooral de bescherming van het waterstaatkundig belang door Rijkswaterstaat, na de aanleg van de zeewering, waarbij een koppeling gelegd is met de concessie op grond van de Wet van 1904, omdat de overgang van aanleg en aanwezigheid naar gebruik geleidelijk verloopt.

De Wbr-vergunning en de concessie worden mede vanwege de inhoudelijke samenhang tegelijkertijd in procedure gebracht.

Ontgrondingenwet

In het verzoek om concessie en Wbr-vergunning wordt ook een indicatie gegeven over de voor de landaanwinning benodigde zandwinning en de toekomstige inrichting en het gebruik van de landaanwinning. De regulering van de zandwinning op de Noordzee vindt plaats in het kader van de Ontgrondingenwet, waarvoor ook een vergunning is gevraagd aan Onze Minister.

Wet Ruimtelijke Ordening en Wet geluidhinder

Voor de besluitvorming over de aanleg van Maasvlakte 2 zijn naast deze concessie besluiten nodig in het ruimtelijk spoor. Die besluitvorming begint met de op 20 december 2006 in werking getreden PKB PMR (2006). In de PKB zijn nut en noodzaak van Maasvlakte 2 onderbouwd en is een ruimtelijke reservering voor de landaanwinning aangegeven. Het bestemmingsplan Maasvlakte 2 concretiseert de ruimtelijke reservering voor de landaanwinning binnen de randvoorwaarden van de PKB. Het bestemmingsplan legt – vanuit de planologische invalshoek – de locatie, de omvang en het ontwerp van de landaanwinning vast en geeft aan welk functie elk deel van de landaanwinning krijgt (met name zeewering, havenbekken, infrastructuur en uitgeefbaar terrein voor benoemde bedrijfssoorten). Het bestemmingsplan is tevens het ruimtelijk kader om gebruik na aanleg toe te staan. Er is bestuurlijk besloten deze concessie te verlenen nadat de benodigde besluitvorming in het ruimtelijk ordeningspoor heeft plaatsgevonden.

Op het gebied waar Maasvlakte 2 komt, berust op dit moment gedeeltelijk de bestemming 'zee' of 'Waterstaatkundige werken' (bestemmingsplan Maasvlakte 1981). Vooruitlopend op het van kracht worden van het bestemmingsplan Maasvlakte 2 wordt een vrijstelling verleend van het bestemmingsplan Maasvlakte 1981 (op grond van artikel 19 van de WRO). Die vrijstelling maakt het mogelijk om – vooruitlopend op het van kracht worden van het bestemmingsplan voor het gehele gebied – te beginnen met de aanleg van de nieuwe zeewering en binnenterreinen. Het besluit tot vrijstelling van het vigerende bestemmingsplan Maasvlakte 1981 (artikel 19 WRO) zal niet eerder plaatsvinden dan nadat het bestemmingsplan Maasvlakte 2 in de gemeenteraad van Rotterdam is vastgesteld. Van de concessie kan geen gebruik worden gemaakt zolang er geen vrijstellingsbesluit is genomen. Hiertoe is een koppelingsbepaling opgenomen in artikel 11.

Om de geluidcontour rond Maasvlakte 2 vast te leggen zijn ook partiële herzieningen van aangrenzende bestemmingsplannen voorbereid. Het gaat om het bestemmingsplan Zeegebied 1999 voor de geluidcontour op het grondgebied van de gemeente Westvoorne en het bestemmingsplan Maasvlakte 1981 voor de geluidcontour op het grondgebied van de gemeente Rotterdam. Om de geluidcontour op zee, buiten gemeentelijk ingedeeld gebied te sluiten is een AMvB voorbereid als bedoeld in artikel 108, eerste lid, van de Wet geluidhinder (Besluit vaststelling geluidszone Tweede Maasvlakte). Alle met het bestemmingsplan Maasvlakte 2 samenhangende besluiten zijn tegelijk met deze concessies in procedure gebracht.

Natuurbeschermingswet en Flora- en Faunawet

De Voordelta – waarin de landaanwinning zal plaatsvinden - is aangewezen als beschermd gebied in de zin van de Natuurbeschermingswet 1998. Sinds 1 oktober 2005 dient voor projecten, die de natuurlijke habitats en natuurlijke soorten kunnen verslechteren of een verstorend effect kunnen hebben op de soorten waarvoor het gebied is aangewezen een vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 te worden verleend. Zodanige projecten of andere handelingen zijn in ieder geval projecten of handelingen die de natuurlijke kenmerken van het desbetreffende gebied kunnen aantasten.

Verder dient voor eventuele verontrusting of schade aan bepaalde beschermde planten- of diersoorten een ontheffing te worden gevraagd op grond van de Flora- en faunawet. Voor de vergunning en ontheffingen op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 en de Flora- en Faunawet is de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) bevoegd gezag. In de "passende beoordeling" ten behoeve van de vergunningaanvraag worden onder meer de effecten van de aanleg en de aanwezigheid van Maasvlakte 2 op Natura 2000-gebieden en daarin aanwezige beschermde soorten beschreven. In de vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 wordt de verplichting opgelegd om significante effecten op de Voordelta als gevolg van aanleg en aanwezigheid van de landwinning te compenseren. Hiervoor wordt bij de vaststelling van het Beheerplan voor de Voordelta een bodembeschermingsgebied met rustgebieden voor vogels ingesteld. Dit gebied komt overeen met het in de PKB PMR 2006 aangeduide 'zeereservaat'.

De effecten van het gebruik van Maasvlakte 2 zijn eveneens in de passende beoordeling beschreven. Zij komen aan de orde in het bestemmingsplan en de daarbij behorende plantoets voor Maasvlakte 2 ex artikel 19j Natuurbeschermingswet 1998. De effecten in de gebruiksfase worden gecompenseerd door het project Duincompensatie Delfland.

2.3 Toekomstige Waterwet

Op dit moment is het wetsvoorstel aangaande de Waterwet in behandeling. In deze wet gaan alle wetten op die betrekking hebben op het waterbeheer, waaronder de Wet van 1904 en de Wet beheer rijkswaterstaatswerken. Omdat de inwerkingtreding van de wet niet eerder is voorzien dan in 2009, heeft deze ontwikkeling voor de te verlenen concessie geen gevolgen. De wettelijke grondslag voor het toezicht op de naleving van de concessie verandert vanaf het moment van inwerkingtreding van de Waterwet wel. Dit wordt bij de inwerkingtreding van de Waterwet geregeld.

3. RIJKSBELEIDSKADER

3.1 Rijksbeleid voor kust en zee

Nota Ruimte

In 2006 is door de Eerste en Tweede Kamer der Staten-Generaal ingestemd met de Nota Ruimte, genaamd "Ruimte voor Ontwikkeling". De Nota Ruimte is een strategische nota op hoofdlijnen en bevat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling en de belangrijkste bijbehorende doelstellingen voor de komende decennia.

Hoofddoel van het ruimtelijk beleid is om op een duurzame en efficiënte wijze ruimte te scheppen voor de verschillende ruimteveragende functies, de leefbaarheid van Nederland te waarborgen en te vergroten en de ruimtelijke kwaliteit van stad en platteland te verbeteren. Hierbij wordt speciaal aandacht geschonken aan het scheppen van de juiste condities voor het toepassen van ontwikkelingsplanologie.

Meer specifiek richt het kabinet zich in het nationaal ruimtelijk beleid op: versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland, bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland, borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden en borging van de veiligheid.

In de Nota Ruimte is het in de PKB+ PMR vastgelegde beleid voor Maasvlakte 2 overgenomen, waarbij met name wordt aangegeven dat het Rijk ook de mogelijkheid wil houden voor de vestiging van grootschalige chemie op de Tweede Maasvlakte.

Rijksbeleid voor de Kust

Voor de kust, als onderdeel van de nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur heeft het Rijk de doelstelling: waarborging van de veiligheid tegen overstromingen vanuit zee met behoud van de (inter)nationale ruimtelijke waarden waarbij de gebiedsspecifieke identiteit een belangrijke

kernkwaliteit is. Onder kust wordt het geheel verstaan van kustzee, strand, duinen/zeedijken en de strook landwaarts daarvan met een functionele of culturele relatie.

Het belang van de Nederlandse kustlijn is in beleid vastgelegd in de 3^e Kustnota 'Traditie, Trends en Toekomst' (uit 2000). Het beleidsdoel ten aanzien van het handhaven van de kustlijn bestaat uit het zorgen voor duurzame veiligheid nu en op de lange termijn aan laag Nederland. De beleidskeuze die hieruit volgt betreft het 'dynamisch handhaven van de kustlijn'. Hiermee wordt bedoeld het voorkomen van de structurele achteruitgang en de bescherming van de kust. De Nederlandse kust wordt voornamelijk met behulp van zandsuppleties op zijn plaats gehouden. De basiskustlijn is het middel om te bezien wanneer zandsuppleties noodzakelijk zijn. De basiskustlijn komt overeen met de ligging van de gemiddelde kustlijn in 1990.

In de Nota Ruimte is aangekondigd dat een nieuwe beleidslijn voor de kust een nadere uitleg van het vigerende ruimtelijke beleid zal geven. Op 14 september 2007 is door de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer een beleidsbrief en uitwerking van de nieuwe beleidslijn Kust naar de Tweede Kamer der Staten-Generaal gezonden. Deze beleidslijn heeft specifiek betrekking op het waterveiligheidsbelang van ingrepen of activiteiten met een ruimtebeslag in het kustfundament. Maasvlakte 2 is genoemd als project van groot economisch en maatschappelijk belang, dat volgens de toelichting op de beleidslijn in ieder geval is toegestaan.

Nota Zeehavens (2005-2010)

Het Rotterdamse havengebied heeft een vooraanstaande positie in de wereld, is veruit de grootste van Europa en is een belangrijk onderdeel van de Zuidvleugel van de Randstad. Het kabinet voert zeehavenbeleid gericht op de versterking van de maatschappelijke meerwaarde van de zeehavens voor de Nederlandse economie.

In de rijksnota 'Zeehavens: ankers voor de economie' is beschreven dat het belang van de Nederlandse zeehavens voor de Nederlandse economie in de komende vijftien jaar zeer substantieel zal blijven, gezien de nog voortschrijdende internationalisering van de Nederlandse economie en de rol van zeetransport daarin. Tegelijkertijd staat de concurrentie van de Nederlandse zeehavens onder druk, door de groeiende macht van de grote internationale klanten, verschillen in overheidsbeleid binnen Europa en maatschappelijke beperkingen van havens in een dichtbevolkte delta met belangrijke natuurwaarden.

Met de voorgenomen uitbreiding van de Maasvlakte ontstaat een unieke kans voor Rotterdam om te groeien als een havenknooppunt met deepsea faciliteiten en daarmee een groter marktaandeel te verwerven en haar aantrekkingskracht als vestigingsplaats te handhaven.

Vierde nota waterhuishouding en Nationaal bestuursakkoord Water

Het rijksbeleid ten aanzien van de waterhuishouding is vastgelegd in de 4^e Nota Waterhuishouding. Deze Nota staat in het teken van integraal duurzaam waterbeheer, met het oog op zowel kwaliteit als kwantiteit. In het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) van 2 juli 2003 zijn aanvullende afspraken gemaakt over de taken en verantwoordelijkheden van rijk, provincies, gemeenten en waterschappen, zowel over de inhoud als over financiering van maatregelen.

Beheerplan voor de rijkswateren (BPRW)

Het BPRW voor de hoofdwateren geeft de vertaling van rijksbeleid naar de uitvoering.

Het programma van maatregelen en voorzieningen wordt gepresenteerd aan de hand van de te bereiken beleidsdoelen. Het BPRW beschrijft de rijkswateren als geheel: het natte netwerk van watersystemen en vaarwegen.

De drie beleidsdoelen van Verkeer en Waterstaat zijn:

Veilige Watersystemen: Beschermen tegen hoogwater

Duurzame watersystemen: Waterkwaliteit, ecologie en waterkwantiteit

Veilig en vlot vervoer over water: Veilig goederenvervoer, versterking netwerk goederenvervoer en duurzaam goederenvervoer

Het BPRW geeft aan dat er in de huidige situatie er geen grote problemen zijn in het ruimtelijk beheer van de Noordzee. Het gebruik van de Noordzee neemt in de toekomst volgens de huidige verwachting toe. De toekomstige behoefte aan zand zal toenemen en er is een trend naar het in gebruik nemen van de Noordzee voor nieuwe functies zoals windturbines en landaanwinning en aqua-cultures. Daarnaast zullen op de Noordzee beschermde gebieden worden gerealiseerd.

Integraal beheerplan Noordzee 2015 (IBN 2015)

Het IBN 2015 is een uitwerking van de Noordzee-paragraaf in de Nota Ruimte en vormt tevens een nadere uitwerking voor de Noordzee van het Beheerplan voor de Rijkswateren. Het plan is opgesteld in nauwe samenwerking tussen de ministeries van V&W, VROM, LNV en EZ.

Het IBN 2015 bevat een integraal afwegingskader voor vergunningverlening. Dit kader geldt voor alle vergunningplichtige activiteiten, ook voor de verlenging en uitbreiding van bestaande activiteiten en is bedoeld voor efficiënt ruimtegebruik en bescherming van gebiedsgebonden natuurwaarden. Het afwegingskader is niet van toepassing op activiteiten die vooral in internationaal verband worden gereguleerd en/of niet vergunningplichtig zijn, zoals visserij en scheepvaart.

In het afwegingskader staat het voorzorgprincipe centraal. Voor nieuwe activiteiten voor nieuwe functies, die nu nog niet op de Noordzee voorkomen, moet een zogenaamde voorzorgtoets plaatsvinden.

De toets op nut en noodzaak is bedoeld om ongewenst gebruik te kunnen weren. De verzoeker moet duidelijk maken waarom de beoogde activiteit op de Noordzee moet plaatsvinden. Voor het project 2^e Maasvlakte is de onderbouwing te vinden in de Planologische Kernbeslissing (PKB Project Mainportontwikkeling Rotterdam, 2006).

3.2 Planologische kernbeslissing Project Mainport Rotterdam (hierna: PKB PMR)

Algemeen

Mede voor de aanleg van Maasvlakte 2 is op grond van de Wet Ruimtelijke Ordening een Planologische Kern Beslissing opgesteld. De PKB PMR 2006 geeft het specifieke rijksbeleid ten aanzien van de aanleg van Maasvlakte 2 en geeft ruimtelijke randvoorwaarden voor het project. Volgens deze Planologische kernbeslissing heeft de Mainport Rotterdam binnen Europa een belangrijke functie voor internationale goederenstromen en als vestigingsplaats van grootschalige industrie en logistieke dienstverlening. Deze mainportfunctie komt tot uiting in de aanwezigheid van een netwerk aan havens, bedrijven en distributiecentra in het kerngebied van de Rotterdamse haven. De Mainport Rotterdam is hiermee één van de belangrijkste pijlers van de Nederlandse economie. De Nederlandse overheid wil deze positie behouden en uitbouwen. Om deze doelstelling te bereiken is het noodzakelijk dat er in de Rotterdamse mainport 1000 ha netto haven- en industriegebied wordt aangelegd. Dit nieuw aan te leggen haven- en industriegebied wordt Maasvlakte 2.

Het uitgangspunt voor het kabinetsbesluit heeft een dubbele doelstelling en betreft het nemen van een pakket maatregelen die:
de mainport Rotterdam versterkt door het ruimtekort voor haven- en industriële activiteiten, dat in het Rotterdamse havengebied is signaleerd op te lossen en de kwaliteit van de leefomgeving in Rijnmond verbetert door de mogelijkheden te benutten die het oplossen van het ruimtekort biedt.

De PKB deel 3 is op 10 oktober en 20 november 2006 behandeld en vastgesteld door de Staten-Generaal. Ten behoeve daarvan is een Strategische Milieubeoordeling (SMB) en passende beoordeling opgesteld. De definitieve tekst van de PKB en de adviezen van de Europese Commissie en de Commissie voor de m.e.r. en het CPB s op 31 januari 2007 gepubliceerd. De belangrijkste elementen daaruit worden hierna kort samengevat.

Locatiekeuze

Aan het besluit om tot de aanleg van Maasvlakte 2 over te gaan (PKB PMR 2006), heeft mede een Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA) ten grondslag gelegen. Hierin zijn ook andere mogelijke locaties voor uitbreiding van havenactiviteiten onderzocht. De conclusie uit het MKBA luidt dat een tweede Maasvlakte bij Rotterdam de voorkeur geniet boven uitbreiding van andere Nederlandse havens. Er is een aantal redenen die tot deze conclusie hebben geleid. Allereerst de natuurlijke ligging van de Rotterdamse haven in de Nederlandse delta. Ten tweede de goede verbindingen met het achterland en de aansluiting met de bestaande Rotterdamse haven. Als laatste kan genoemd worden dat clustervoordelen worden behaald door alle benodigde terreinen aan te leggen als één geheel bij de Rotterdamse haven, in plaats van versnipperde havengebieden op verschillende locaties in Nederland.

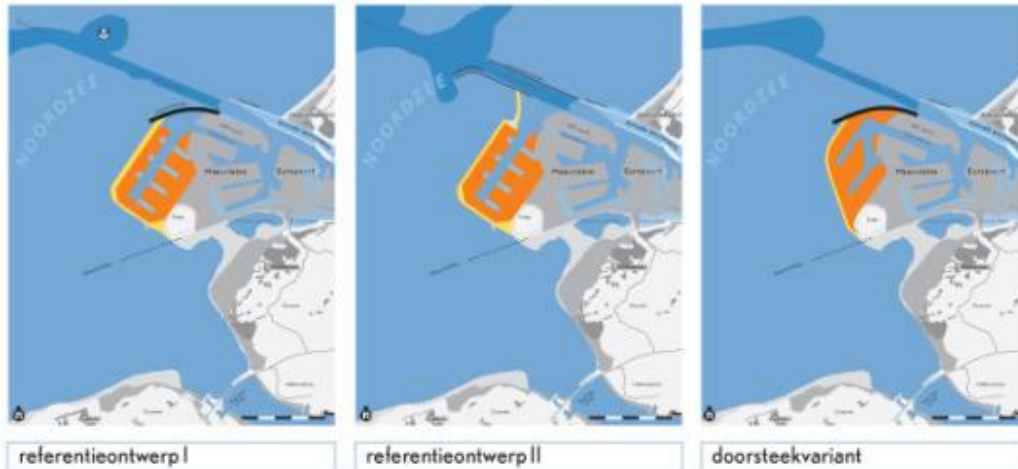
Ontwerp

In de PKB PMR 2006 zijn twee zogenoemde Referentieontwerpen voor de landaanwinning uitgewerkt welke dienden om globaal aan te geven hoe de landaanwinning gestalte zou kunnen krijgen. Beide ontwerpen hebben een bruto omvang van circa 2.500 hectare. In het ene ontwerp heeft Maasvlakte 2 een eigen zeevaarttoegang, in het andere ontwerp wordt Maasvlakte 2 toegankelijk via de bestaande havenmond en een te realiseren doorsteek van de Yangtzehaven op de huidige Maasvlakte. Beide zijn gelegen ten noorden van de demarcatielijn (de zuidelijke grens van de Rotterdamse haven).

Maasvlakte 2 is een landaanwinning in een beschermd natuurgebied. Om het areaalverlies aan beschermd Natura-2000-gebied zo klein mogelijk te houden is voor de vervolgbesluiten zoals deze vergunning gezocht naar een optimalisatie van de twee Referentieontwerpen uit de PKB PMR 2006, welke dienden om globaal aan te geven hoe de landaanwinning gestalte zou kunnen krijgen. Deze optimalisatie heeft uiteindelijk geresulteerd in het zogenaamde Doorsteekalternatief, welke reeds in de startnotities voor de milieueffectrapporten voor de vervolgbesluiten is geïntroduceerd (zie ook hoofdstuk 3).

De belangrijkste verschillen tussen de Referentieontwerpen en het Doorsteekalternatief zijn: Ruimtebeslag. Door een optimalisering van de inrichting van de landaanwinning is het mogelijk gebleken om alle noodzakelijke functies te passen binnen een uitgekiend ontwerp, met een bruto omvang van circa 2.000 hectare. Ten opzichte van de Referentieontwerpen bespaart dit ca. 500 hectare aan ruimtebeslag in de Voordelta, zonder dat dit ten koste gaat van de functionaliteit van Maasvlakte 2. Dit is vooral bereikt door een optimalisatie van de openbare ruimten: wegen, spoor, leidingstroken, havenbekkens en zwaaikommen.

Oriëntatie zeewering. In vergelijking tot de Referentieontwerpen voegt de ligging van de zeewering in het Doorsteekalternatief zich veel beter naar de richting van de stroming van het water langs de Nederlandse kust. De effecten voor kust en zee(natuur) zijn bijgevolg kleiner. Door de gebogen vorm van de zeewering is het stroombeeld tevens gunstig voor de nautische veiligheid en bereikbaarheid van de Rotterdamse haven voor het scheepvaartverkeer. In het Doorsteekalternatief houdt de landaanwinning bovendien – door de compactere vorm – meer afstand tot de beschermde duinen van Voorne en Goeree.



Afbeelding 1: De Referentieontwerpen en het Doorsteekalternatief (zie PKB)

Met circa 2.000 hectare is het Doorsteekalternatief aanmerkelijk compacter dan de 2.500 hectare van de Referentieontwerpen. Bovendien is de buitencontour gunstiger georiënteerd, waardoor stromingen en morfologie beduidend minder verstoord worden dan in de Referentieontwerpen. Door de keuze voor een haventoeegang via de Maasmond zijn geen lange havendammen meer noodzakelijk, zodat de noordwaartse slibstroom langs de kust naar de Waddenzee het minst wordt beïnvloed. De scheepvaart wordt ontsloten via de bestaande vaarwegen en een doorsteek van de Yangtzehaven. Deze ontsluiting is robuust en toekomstvast; door de maatvoering is de toegang geschikt voor de grootst mogelijke containerschepen ter wereld, nu en in de toekomst.

De wijze van aanleggen

Voor de aanleg van de zeewering van Maasvlakte 2 zijn in het MER Aanleg verschillende varianten onderzocht. Dit onderwerp was vooral vanuit ecologisch perspectief belangrijk. De inzichten die zijn voortgekomen uit de dialoog met de natuur- en milieuorganisaties zijn meegenomen in het ontwerp van Maasvlakte 2 en de effectbeschrijvingen. Op grond daarvan is in het MER geconcludeerd dat gezien de natuureffecten en de beheersbaarheid van risico's een gefaseerde aanleg van de zeewering geen meerwaarde biedt. Vanuit nautische, bedrijfseconomische en milieuoverwegingen is er wel een eenduidige voorkeur om de aanleg van de zeewering niet te faseren. De uiteindelijke keuze is dan ook de zeewering meteen op de eindpositie aan te leggen. De aanleg van de zachte zeewering zal plaatsvinden binnen een periode van circa 5 jaar. Gedurende een periode van 10 jaar wordt aan de zachte zeewering onderhoud uitgevoerd. In deze periode stelt de zachte zeewering zich via erosie en sedimentatie in op het stromingsbeeld en het natuurlijk dynamisch evenwicht daarin. Binnen de definitieve buitencontour wordt, in lijn met de PKB PMR 2006, het uit te geven binnengebied in fasen gerealiseerd, in overeenstemming met de marktvrage.

Nut en noodzaak Maasvlakte 2

In de maatschappelijke Kosten Baten Analyse, die is opgesteld bij het Ontwerp PKB PMR van eind mei 2001 en die eind 2003 door het Centraal Planbureau (CPB) is bevestigd, zijn het ruimtetekort van de Rotterdamse haven en het maatschappelijke belang dat wordt gediend met het wegnemen van dat tekort, onderbouwd.

De mainport Rotterdam is van nationaal en Europees belang. Zij vervult een belangrijke functie als knooppunt in de transportketen en in internationale productienetwerken en als vestigingsplaats van grootschalige industrie en logistieke dienstverlening. In de Rotterdamse haven dreigt op afzienbare termijn een ruimtetekort te ontstaan voor de essentiële sectoren deepsea containers, de daaraan verbonden distributie en de chemie. Dit zal onherroepelijk leiden tot een verslechtering van de concurrentiepositie van de Rotterdamse haven. Uitbreiding van het bestaande havengebied is daarom essentieel voor de positie van de Rotterdamse haven en de daarmee

verbonden economische en maatschappelijke belangen. Bovendien maakt de haven van Rotterdam onderdeel uit van het Trans-Europees Netwerk Transport, waarin zij als internationale zeehaven een internationaal vervoersknooppunt vormt tussen de wereldmarkten en Noordwest-Europa. Het uitbreiden van het Rotterdamse havengebied om de functie als internationaal vervoersknooppunt voor Noordwest-Europa te behouden is dan ook van communautair belang en een reden van groot economisch belang.

In haar advies van 24 april 2003 heeft de Europese Commissie in het kader van de Vogel- en habitatrichtlijn op basis van deze omstandigheden aangegeven dat de aanwezigheid van dwingende redenen van groot openbaar belang voldoende is aangetoond. In de eerder genoemde uitspraak van 26 januari 2005 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State eveneens aangegeven dat de aanwezigheid van dwingende redenen van groot openbaar belang voldoende is aangetoond.

In de PKB PMR 2006 zijn nut en noodzaak van de landaanwinning eveneens bevestigd. De eindconclusie van het kabinet, waarmee achtereenvolgens de Tweede en Eerste Kamer eind 2006 hebben ingestemd, is dat er 'voldoende gronden zijn om (..) tijdig ruimte te bieden voor de landaanwinning aansluitend op de feitelijke marktvrage'. Inmiddels bestaat een zeer concrete vraag naar terminals voor containeroverslag. Voor bijna 40% van de bij de eerste fase van de landaanwinning te realiseren bedrijfsterreinen zijn door het bedrijfsleven inmiddels al contractuele verplichtingen aangegaan, ruim vóór de start van de aanleg.

Beslissingen van wezenlijk belang in de PKB PMR

In de PKB PMR is een aantal beslissingen van wezenlijk belang (bwb's) opgenomen, o.a. met richtinggevende randvoorwaarden ten aanzien van vorm en ontwerp van de landaanwinning. Hiermee vormen deze bwb's de basis van een aantal gemaakte keuzes op rijksniveau die, ook het beoordelingskader van de besluitvorming op grond van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken raken. De specifieke onderdelen die het meest relevant zijn voor de onderhavige vergunning, worden hieronder nogmaals verwoord. Daar de afweging in het kader van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken vooral beperkt is tot de waterstaatkundige belangen, wordt voor wat betreft de overige beslissingen van wezenlijk belang verwezen naar de inhoud van de afgeronde PKB PMR.

Beslissing van wezenlijk belang 2

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

Beslissing van wezenlijk belang 8

Voor de toegang voor de zeevaart en de verbinding voor de binnenvaart naar het achterland wordt zodanige ruimte gereserveerd en worden zodanige maatregelen genomen dat de huidige veilige afwikkeling van de scheepvaart in combinatie met een vlotte bereikbaarheid voor de bestaande en nieuwe havengebieden blijft gehandhaafd en waar mogelijk verbeterd.

Beslissing van wezenlijk belang 9

Bij de uitvoering van de landaanwinning dient er naar maximale flexibiliteit gestreefd te worden. Dit betekent een fasering van de aanleg die is afgestemd op de feitelijke marktvrage naar ruimte.

Beslissing van wezenlijk belang 12:

mitigerende maatregelen:

Mitigatie van de afname van de lengte kustzee door aanleg van minimaal overeenkomstige lengte zachte zeeeringen inclusief onderwateroever aan de landaanwinning.

Mitigatie van de mogelijke afname van de invloed van de zeedynamiek op de duinen bij Voorne en Goeree door niet toe te staan dat het operationele ontwerp voor de landaanwinning een groter

negatief effect op de duinen heeft dan het referentieontwerp. Dit zal middels een effectenstudie aangetoond moeten worden.

(..)

Beslissing van wezenlijk belang 13:

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

Conclusie algemeen rijksbeleid in relatie tot aangevraagde activiteit

In het IBN 2015 wordt op diverse plaatsen naar de toekomstige aanleg van Maasvlakte 2 verwezen. Ook in de andere rijksbeleidsplannen is al rekening gehouden met de aanleg van de Maasvlakte 2 en wordt het nut en de economische noodzaak van het project vastgesteld. Conclusie ten aanzien van het rijkskustbeleid is dat nieuwe initiatieven in het kustgebied zorgvuldig getoetst dienen te worden, maar dat er ruimte moet zijn voor initiatieven die economisch van groot belang zijn. Gedegen onderzoek naar de effecten op het mariene milieu en de (ecologische en gebruiks)functies van de kustzone en het behoud van de kustlijn, alsmede een gedegen motivering van het zwaarwegende maatschappelijk belang, zijn daarbij noodzakelijk. Met de PKB PMR 2006, alsmede via de uitgebreide studie die in het kader van de milieueffectrapportage Maasvlakte 2 is uitgevoerd, is aan deze eisen tegemoet gekomen.

Gelet op de overwegingen in de PKB PMR2006 en de adviezen van de Europese Commissie en de Commissie voor de m.e.r. en het CPB ten aanzien van het economische belang van de uitbreiding van de huidige Maasvlakte en het belang van behoud van de sterke positie van de Rotterdamse haven voor de internationale containeroverslag en als vestigingsplaats voor chemiebedrijven, staat voor deze vergunningverlening de noodzaak van het verzoek tot het aanleggen van netto 1000 ha nieuw haven- en industriegebied vast. Alternatieven ontbreken en er is sprake van dwingende redenen van groot openbaar belang. Voor de verdere onderbouwing hiervan wordt onverkort verwezen naar de PKB PMR (2006). De afwegingen en de conclusie uit deze PKB liggen onverkort ten grondslag aan de besluiten en vergunningen voor aanleg en gebruik van Maasvlakte 2.

4. TOELICHTING OP DE AANVRAAG

4.1 Gebiedsomschrijving

De locatie van de landaanwinning bevindt zich aan de westzijde van het huidige haven- en industriegebied van de Maasvlakte, in een relatief ondiep gedeelte van de Noordzee. De plek waar de haven door de kustlijn steekt, markeert de overgang tussen twee kusttypen: de strakke, gebogen strandwallenkust ten noorden van de Nieuwe Waterweg en de estuariumkust met een afgedamde binnendelta en eilanden met duinen op de koppen ten zuiden ervan. In bijlage 2 van deze vergunning is een kaart toegevoegd waarin de aanleg van de landaanwinning is aangegeven. De kaart is overgenomen uit de vergunningaanvraag.

Het gebied wordt gekenmerkt door een complex samenspel van getij, instroom van zoet rivierwater, wind en golven. Door de waterbeweging zijn het zand en slib voortdurend in beweging en wordt een deel daarvan in noordelijke richting langs de kust getransporteerd. Dit heeft invloed op het onderhoud van de kust en op het baggerwerk in de vaargeul naar de Rotterdamse haven.

De bruto oppervlakte van de landaanwinning beslaat ca. 2.000 hectare. Dit is de totale vermindering van het zeegebied als gevolg van de landaanwinning. Deze 2.000 hectare is samengesteld uit maximaal 1000 netto hectare uitgeefbaar haven- en industrieterrein en ca. 1.000 ha havenbekkens, zeewering en infrastructuur. Het industrieterrein wordt beschermd tegen de zee door middel van een zeewering langs de buitencontour. De buitencontour bestaat uit een gedeelte zachte zeewering aan de zuidzijde en een gedeelte harde zeewering aan de noordzijde.

Voorkeursalternatief Maasvlakte 2

De initiatiefnemer heeft onderzoek verricht naar alle milieueffecten die mogelijk kunnen optreden bij de aanleg van Maasvlakte 2. Daarbij zijn voor alle relevante onderwerpen de effecten van het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA), het basisalternatief (BA) en de autonome ontwikkeling (AO) in beeld gebracht.

Op basis daarvan heeft de initiatiefnemer een alternatief samengesteld die zijn voorkeur heeft. Dit voorkeursalternatief is niet alleen op basis van de meest gunstige milieueffecten bepaald, maar houdt ook rekening met effectiviteit (het alternatief moet doelmatig zijn voor de initiatiefnemer) realistisch (het moet financieel, juridisch en praktisch uitvoerbaar zijn) en competentie (de maatregelen moet binnen de competentie van de initiatiefnemer liggen). Het voorkeursalternatief vormt de basis voor de vergunningaanvraag.

In de hierna volgende tabel is weergegeven hoe het voorkeursalternatief is opgebouwd, voor zover van belang voor besluitvorming op grond van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken.

Bouwsteen	Omschrijving voorkeursmaatregel
Ontwerp harde zeewering	Gebruik van breuksteen, zand, grind en geotextiel in lagen opgebouwd, met als toplaag: breuksteen, betonblokken of interlocking toplaag elementen. Zo veel mogelijk hergebruik van aanwezige materialen, met name van de te ontmantelen bestaande zeewering.
Ontwerp zachte zeewering	Zuidelijke ligging harde zeewering (Meeuw-variant). Selectief toepassen van grovere korrel in een steil profiel (orde 350 µm)
Diepte havenbassin	Talud afsnuiten vanaf NAP -10 m ¹ Maximale interne diepe winning van zand in de zwaikommen, binnen stabiliteitseisen Interne winning in havenbekkens tot NAP -22 m
Terreinhoogte	Basisterreinhoogte op NAP +5,0 m
Gebruikte secundaire bouw- en grondstoffen	Zo mogelijk gebruik secundaire bouw- en grondstoffen
Bouwvolgorde buitencontour	Bouwvolgorde die voldoet aan uitvoeringseisen, waaronder de eisen ten aanzien van de nautische veiligheid en bereikbaarheid.

Tabel 1: Bouwstenen voorkeursalternatief

Vorm Landaanwinning

De landaanwinning van Maasvlakte 2 bestaat uit de buitencontour en binnengebied. Binnen elk onderdeel is een nadere onderverdeling mogelijk in objecten. In bijlage 2 is een figuur weergegeven waarin de (globale) onderverdeling in objecten nader is uitgewerkt.

De zachte zeewering en de harde zeewering vormen de belangrijkste waterstaatkundige objecten van de Buitencontour. Naast de functie van zeewering krijgt de buitencontour ook een functie als (in- en extensief) strand en voor de ontsluiting met wegen, spoor en leidingen.

¹ In het profiel van de zachte zeewering zal van -10 m N.A.P. een steilere helling toegepast worden totdat deze de oorspronkelijke zeebodem snijdt. Dit bespaart initieel ca. 10 miljoen m³ zand.

Het zand dat nodig is voor de aanleg van de zeewering en het binnengebied wordt voor het overgrote deel gewonnen op de Noordzee (zie daarvoor de vergunningaanvraag in het kader van de Ontgrondingenwet).

De buitencontour wordt gevormd door de harde en zachte zeewering en vormt een scheiding tussen het binnengebied en de zee. Het binnengebied wordt gefaseerd aangelegd en grenst aan de objecten havenbassin, zachte zeewering, harde zeewering, gebied rond de koelwateruitlaat en kadeconstructie, de huidige Maasvlakte en een niet te dempen zone binnen het gebied van Maasvlakte 2. Waar het zandlichaam grenst aan de bestaande zeewering van de huidige Maasvlakte maakt deze zeewering in zijn geheel deel uit van het object. Omdat is gebleken dat het kosteneffectief en het vanuit ecologisch oogpunt niet nadelig is om de buitencontour in één keer (zonder fasering) aan te leggen en de ruimtevraag zodanig groot is dat het binnengebied uiteindelijk volledig gevuld zal raken, heeft het de voorkeur om de buitencontour in één keer aan te leggen. Op grond van technische en economische overwegingen is het verleggen van de buitencontour ook niet goed mogelijk.

Het havenbassin van Maasvlakte 2 is een geheel van vaargeulen en een havenbekkens. De objectgrens van Maasvlakte 2 wordt gevormd door het oostelijke einde van de Yangtzehaven en een lijn parallel aan een door derden op te leveren kadeconstructie van de Euromax Terminal, de haventerreinen van DFDS/TOR-Line en de Antarcticaweg ten zuiden van de Yangtzehaven. Verder wordt het havenbassin gedeeltelijk begrensd door het zandlichaam (haventerreinen C, D, E, F) en gedeeltelijk door de huidige zee (zie de figuur in bijlage 2).

Het havengebied rond de koelwateruitlaat wordt aan de noordzijde begrensd door haventerrein E, aan de west- en zuidzijde door het havenbassin en aan de oostzijde door de huidige Maasvlakte met de bestaande koelwateruitlaat.

De kadeconstructie bevindt zich grotendeels binnen de objectbegrenzings van het zandlichaam (terrein D). Aan de noordoostelijke zijde grenst het object eveneens aan het Havenbassin.

Aanlegmethodiek

Omdat voor de aanleg van de landaanwinning aanbesteding op grond van 'Design & Construct' wordt voorbereid, is nog geen detailontwerp beschikbaar. Met de D&C methodiek krijgt de aannemer in de aanbestedingsfase de gelegenheid en de ruimte om een optimaal ontwerp te creëren. De ontwerpruimte wordt begrensd door een bandbreedte aan functionele eisen die door de initiatiefnemer van tevoren zijn opgesteld. De bandbreedte aan functionele eisen vloeit voor een belangrijk deel voort uit eisen die reeds zijn gesteld in de PKB Mainport Rotterdam, het bestuursakkoord en uitwerkingsovereenkomsten van de betrokken (rijks)projectpartners en de onderzoeksresultaten uit het MER Aanleg en MER Bestemming.

Het totaalpakket van functionele eisen van elk object vormt de basis waarop de initiatiefnemer de vergunning voor de Wbr heeft aangevraagd, die naar haar inzicht in voldoende mate bijdragen aan het beschermen van de betrokken waterstaatswerken en de verzekering van het veilig en doelmatig gebruik daarvan. De eisen komen voor zover waterstaatkundig van aard nader tot uitdrukking in de voorwaarden die aan deze vergunning worden verbonden.

Tijdens de realisatie zal de initiatiefnemer de landaanwinning controleren door de kwaliteit van de processen en de producten van de aannemer te toetsen aan het eisenpakket. Daarnaast zijn in het realisatietraject 4 cruciale momenten gedefinieerd, waarin de bouw van de landaanwinning aan een 'minimaal prestatieniveau' moet voldoen. Deze controle biedt voor bevoegd gezag goede aangrijpingspunten om door middel van handhaving en toezicht inzicht te krijgen in de realisatie en de kwaliteit van het gemaakte werk.

Kort samengevat zijn de 4 momenten als volgt:

Aanvang

Vóór aanvang van het werk dient de aannemer over een zonnig onafhankelijk getoetst kwaliteits-, veiligheids-, en risicomaneagementsysteem te beschikken. Voor de aanvang van het werk wordt een werkplan opgesteld om te borgen dat het waterstaatswerk voldoet aan de veiligheids- en standzekerheidseisen.

Veiligheid van de huidige Maasvlakte

Aangetoond moet worden dat de stand van het werk dusdanig is dat het huidige veiligheidsniveau van de huidige Maasvlakte geborgd is, ook wanneer dat er een aanvang gemaakt wordt met het (gedeeltelijk) verwijderen van de bestaande zeewering.

Gebruiksgereed

Aangetoond moet worden dat de eerste kade in gebruik genomen kan worden achter een gesloten buitencontour (harde en zachte zeewering) die voldoet aan het veiligheidsniveau zoals dat geldt voor Maasvlakte 2

Oplevering

Vóór oplevering moet aangetoond worden dat de realisatie van de landaanwinning voldoet aan alle gestelde eisen en dat daarnaast (in het bijzonder de zachte zeewering) sprake is van een duurzaam evenwichtsprofiel, zodat er sprake is van een normale onderhoudsinspanning.

Planning van aanleg

De eerste fase van de aanleg van Maasvlakte 2 betreft de aanleg van de zeeweringen en het eerste deel (ruim de helft) van het binnengebied (de 'terreinen'), maar ook de onderhoudsperiode na de aanleg van de zeeweringen.

De buitencontour zal in één keer worden aangelegd omdat dit vanuit een oogpunt van ecologische effecten niet bezwaarlijk is en omdat het beter is voor het milieu en kosteneffectiever. Het is op grond van marktprognose en de reeds door het bedrijfsleven aangegane verplichtingen en getoonde belangstelling voldoende aannemelijk dat de ruimtevraag zo groot is dat het binnengebied uiteindelijk volledig gevuld zal raken.

In 2013 is de buitencontour volgens de planning dicht en is de doorsteek gerealiseerd. De instel- en onderhoudsperiode van de zeewering van Maasvlakte 2 zal in totaal ca. 10 jaar duren.

In de tweede fase starten de aanlegwerkzaamheden van de overige terreinen. Uiterlijk tot 2033 kan met deze concessie landaanwinning plaatsvinden.

Het tempo van de verdere invulling van het binnengebied is voornamelijk afhankelijk van marktontwikkelingen en -vraag. In de eindsituatie is er 1.000 hectare netto uitgeefbaar haven- en industrieterrein gerealiseerd. Het havenbassin, de zeewering, de droge infrastructuur en overige voorzieningen nemen dan circa 1.000 hectare in beslag. Het totale oppervlak van de landaanwinning is dan ca. 2.000 ha.

Eigendomsituatie

De zeewering en de landaanwinning (het havengebied) worden gerealiseerd op zeebodem, die eigendom is en blijft van de Staat. De landaanwinning wordt eveneens eigendom van de Staat. De buitencontour is mede bestemd voor de openbare infrastructuur, waarvan de financiering mogelijk is door de deelname van de Staat in het Havenbedrijf. Deze infrastructuur is noodzakelijk voor de primaire ontsluiting van het havengebied. Gedurende de aanleg- en aansluitende instel- onderhoudsperiode draagt de concessionaris zorg voor beheer en onderhoud van de buitencontour. Na afloop van die periode is de Staat als eigenaar weer verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de buitencontour. Feitelijk wordt het beheer van de buitencontour dan weer overgedragen aan Rijkswaterstaat. De ondergrond van Maasvlakte 2 zal in erfpacht worden uitgegeven aan de gemeente Rotterdam. De ondergrond wordt vervolgens verder in pacht uitgegeven aan de verzoeker.

5. OVERWEGINGEN TEN AANZIEN VAN DE AANVRAAG

5.1 Algemeen

In het MER Aanleg is onderzoek gedaan naar de waterstaatkundige effecten die zullen optreden op de kust en zee, door de aanleg en de aanwezigheid van de landaanwinning. Door de landaanwinning treden wijzigingen op in de natuurlijke processen in de kustzone. De belangrijkste waterstaatkundige aspecten die in het onderzoek voor het MER Aanleg zijn betrokken zijn kustlijnhandhaving, kustveiligheid, waterbeweging, transportprocessen, morfologie, bodemopbouw en bodemberoering.

Een aantal van de hiervoor genoemde aspecten hebben directe dan wel indirecte gevolgen op de manoeuvreerbaarheid van de scheepvaart. De aard en de omvang van deze effecten op het scheepvaartverkeer zullen voor zover relevant ook worden gewogen in deze beschikking.

De Wbr-vergunning en concessie worden mede vanwege de inhoudelijke samenhang tegelijkertijd in procedure gebracht. In de concessie voor de aanleg van Maasvlakte 2 ligt de nadruk op de waterstaatkundige belangen die zijn gemeoid met het (technisch) ontwerp en de aanleg van de landaanwinning. De Wbr-vergunning legt de nadruk op waterstaatkundige belangen voor zover betrekking op het beheer en onderhoud van de nieuwe buitencontour van Maasvlakte 2, voor de periode dat vergunninghouder verantwoordelijk is voor de uitvoer van het beheer en onderhoud. De Wbr-vergunning verwijst naar de concessie als het gaat om waterstaatkundig belang dat gemeoid is met het ontwerp en de aanleg. Net als in de concessie wordt aan de Wbr-vergunning de voorwaarde verbonden dat de landwinning pas kan aanvangen indien een aantal andere besluiten van kracht is geworden.

5.2 Kustlijnhandhaving

Kustlijnhandhaving vindt plaats op grond van het belang van instandhouding van het veiligheidsniveau tegen hoogwatersituaties. Echter, in het kustvak ter hoogte van de beoogde landaanwinning voor Maasvlakte 2 is nog geen basiskustlijn aangewezen. De zeewering van de Maasvlakte is geen onderdeel van een dijkkring, zoals bedoeld in de Wet op de Waterkering en is daarom uitgesloten van de Basiskustlijnnorm, voor het bepalen van de onderhoudsbehoefte. De primaire functie van de zeewering is het beschermen van het buitendijks gelegen haven- en industrieterrein tegen hinder en economische schade als gevolg van overstroming en golfoverslag.

Kustlijnhandhaving nabij gelegen kustvakken

De landaanwinning van Maasvlakte 2 geeft lokaal een verandering in de stromingspatronen van het zeewater, die doorwerkt op de waterbeweging op en langs de bestaande Nederlandse kust. Een belangrijk gevolg is dat de autonome zand- en slijbtransporten in de kusttrivier worden beïnvloed. Het zand dat erodeert uit zeewering zal effect op de natuurlijke processen langs de kust, met name ten noorden van de Maasvlakte.

De keuze voor de korrelgrootte van het zand dat in de zeewering voor Maasvlakte 2 wordt gebruikt heeft een direct gevolg voor de aard en de omvang van de kustlijnhandhaving. Toepassing van een kleine korrelgrootte houdt in dat sprake zal zijn van een grotere erosie, dat leidt tot meer onderhoud ter plaatse van de zeewering van Maasvlakte 2 en een toename van de aanzanding in de Euro- en Maasgeul, aangezien het netto zandtransport noordwaarts is gericht en onderweg zal bezinken in het verdiepte deel van deze geul.

In het MER Aanleg heeft de initiatiefnemer op basis van onderzoek aangetoond dat in het voorkeursalternatief, waarbij relatief grof zand (orde 350 μm) wordt gebruikt in de toplaag van de opbouw van de zachte zeewering, de effecten op de omvang van het kustonderhoud in de nabijgelegen kustvakken Delfland, Goeree en Voorne per saldo neutraal zullen zijn. Het enige verschil dat ten opzichte van de autonome situatie kan optreden is, dat de onderhoudsbehoefte in het kustvak van Delfland noordwaarts verschuift. Ook de Commissie m.e.r. acht deze trends aannemelijk en verwacht dat zich voor de aangrenzende kustvakken geen problemen zullen voordoen. De Commissie m.e.r. plaatst echter wel vraagtekens bij de kwantitatieve resultaten.

Deze onzekerheid is het gevolg van beperkingen in de voorspelkracht de beschikbare kustmorfologische modellen. De Commissie m.e.r. bevestigt dat op dit moment geen betere modellen beschikbaar zijn en dat de conclusies in kwalitatieve zin juist zijn.

Kustlijnhandhaving Maasvlakte 2

Ter plaatse van de landaanwinning valt ten aanzien van de kustlijnhandhaving onderscheid te maken in twee fasen, namelijk de aanlegfase en de fase waarin de nieuwe evenwichtssituatie is bereikt.

De aanlegfase is de periode waarin de zeewering wordt aangelegd (orde duur 2 jaar) en de fase die hierop volgt, waarin het profiel wordt gemonitord op de gevolgen van erosie door de natuurlijke processen. Deze fase is onderdeel van de aanleg en wordt de instelperiode genoemd. Deze zal tot 5 jaar na de initiële aanleg duren. Tijdens de aanlegfase en het instellen van de nieuwe evenwichtssituatie zal de zachte zeewering met suppleties in zijn definitieve vorm worden gebracht. Uit MER A blijkt dat de suppletiebehoefte van het voorkeursalternatief (350 μm) in deze fase naar verwachting circa 0,6 miljoen m^3/jaar in het ondiepe profiel (tot -8,0 m N.A.P.) zal bedragen. In het diepere profieldeel zal, uitgaande van het bereiken van de evenwichtssituatie, nog eens circa 0,5 miljoen m^3/jaar zand gesuppleerd worden.

Na de aanlegfase en instelperiode van de nieuwe zeewering begint de aanwezigheidsfase, met een daarop aangepaste onderhoudstrategie. Vergeleken met de autonome ontwikkeling (gemiddeld 0,8 miljoen m^3/jaar) wordt verwacht dat bij het gekozen ontwerp (het voorkeursalternatief) het kustonderhoud ter plaatse van de nieuwe zeewering zal toenemen met gemiddeld 0,3 miljoen m^3/jaar .

Uit de aanvraag blijkt dat het profiel van de zachte zeewering vanaf een diepte van -10 m N.A.P. wordt afgesneden. Daarmee wordt bedoeld dat er een steiler profiel wordt aangebracht dan volgens de dynamische evenwichtssituatie. De grens van 10 m – N.A.P. vloeit voort uit het inzicht dat de stroomsnelheid boven deze grens bij een steiler talud tot teveel erosie zou leiden. Beneden deze diepte hebben de transporten geen wezenlijke invloed meer op de onderhoudsbehoefte en kan het profiel steiler zijn.

Het gevolg van het afsneden is dat bij de aanleg ca. 10 miljoen m^3 zand bespaard wordt. Aangenomen wordt dat een deel van deze besparing op een later moment in de vorm van onderhoud alsnog in het zandprofiel aangebracht moet worden. De juiste plaatsen en hoeveelheden voor de suppleties volgen uit de monitoring. Het voordeel hiervan is dat met monitoring van de morfologische veranderingen in het zandprofiel veel beter bepaald kan worden in welke vorm en mate zand aangebracht moet worden om de evenwichtssituatie in te stellen. Deze suppletiebehoefte is meegenomen in de berekening van de totaal benodigde hoeveelheid zand.

De Commissie m.e.r. gaat in haar advies ook in op de keuze voor het afsneden van het talud en verwacht eveneens dat de zandbesparing van 10 miljoen m^3 bij de aanleg deels zal terugkomen in de vorm van suppleties. De Commissie m.e.r. verwacht echter niet dat dit beperkte extra onderhoud andere effecten met zich mee zal brengen dan in het MER en de aanvulling is beschreven.

De onderhoudsstrategie tijdens de aanlegfase en de instelperiode is afhankelijk van de precieze vorm van het ontwerp en de precieze samenstelling van het zand die door de aannemer verwerkt wordt. De vergunninghouder zal daarom in een werkplan voor de aanleg en het beheer van de buitencontour van Maasvlakte 2 vóór aanvang van de werkzaamheden inzicht moeten geven in de keuze van de onderhoudsstrategie en de wijze waarop morfologische veranderingen in het profiel worden gemonitord.

5.3 Effect op onderhoudsbaggerwerk

De landaanwinning veroorzaakt plaatselijk een aanzienlijke verandering in de stroomrichting en stroomsnelheid, ten gevolge van de contractie van de getijstrooming. Deze verandering in de hydromorfologie leidt tot een verandering in de transportprocessen van het sediment langs de kust. Bij het beoordelen van de effecten op het sediment is onderscheid gemaakt tussen zand en slib. Zand is de fractie sediment met een korrelgrootte groter dan 63 μm . Slib is de fractie van het

sediment kleiner dan 63 µm. Zand en slib gedragen zich elk op andere wijze in het transportproces. Zand is zwaarder en loskorrelig en bezinkt daardoor eerder naar de bodem dan slib. Slib beschikt over sterkere bindingskrachten en heeft dus de eigenschap om stoffen aan zich te binden (organisch materiaal wat van belang is in de voedselketen, maar ook verontreinigingen).

In de uitvoeringsovereenkomst Landaanwinning is ten aanzien van het onderhoud van de toegangseu naar de Rotterdamse havens gesteld dat gevolgen van de aanleg van de landaanwinning slechts in beperkte mate invloed mogen hebben op de vaste onderhoudsbehoefte. Uit MER Aanleg blijkt dat aan deze voorwaarde wordt voldaan.

Uit de onderzoeksresultaten die zijn gepresenteerd in het MER Aanleg blijkt dat in de aanlegfase als gevolg van zandverliezen een toename wordt verwacht van de hoeveelheid onderhoudsbagger in de Euro- en Maasgeul. Er is sprake van direct optredende zandverliezen, die ontstaan door het meevoeren van zand door de stroming tijdens het storten en van indirecte zandverliezen als gevolg van geleidelijke morfologische veranderingen tijdens de aanleg van de zeewering. Deze extra zandverliezen geven naar verwachting een tijdelijke toename van totaal 3,5 miljoen m³ zand/jaar in de vaargeul.

In de aanwezigheidsfase, na het bereiken van de evenwichtssituatie van de zachte zeewering, wordt verwacht dat de onderhoudsbehoefte van de geul blijvend zal toenemen met circa 1,2 miljoen m³ zand/jaar. Een belangrijke aspect bij deze verandering van de zandtransporten is dat de toename van de aanzanding in de Maasgeul hoofdzakelijk zal optreden in de zone tussen de havenmonding en de verder op zee gelegen draaicirkel. In de Maasgeul ter hoogte van de landaanwinning zelf neemt de aanzanding juist af.

Verder blijkt uit de onderzoeksresultaten in MER Aanleg dat landinwaarts in de Maasmonding en in de oostelijke havenbekkens een afname in het onderhoud zal optreden in de orde van grootte van 0,6 à 2,2 miljoen m³ slib/jaar.

5.4 Geomorfologie, waterbeweging en bodemsamenstelling

Door de veranderingen in het stromingspatroon van de landaanwinning kunnen ook de bodemligging en bodemsamenstelling van de omliggende Noordzeebodem en de nabijgelegen Haringvlietmonding veranderingen ondergaan.

Verwacht wordt dat ten westen van de landaanwinning een erosiekuil in de zeebodem ontstaat door de verandering in het stromingspatroon (hogere stroomsnelheden) en de daarmee gepaard gaande noordwaarts gerichte zandtransporten. Uit de onderzoeksresultaten in de MER Aanleg blijkt dat op basis van modelberekeningen ca. 10 jaar na de aanleg uitgegaan kan worden van een oppervlakte van naar verwachting maximaal 470 ha waar de zeebodem dieper is dan 20 m - N.A.P. Ten aanzien van de bodemsamenstelling wordt verwacht dat met name in de erosiekuil een bodemoppervlak ontstaat bestaande uit grover zandmateriaal met slib, als gevolg van de uitspoeling van de fijne delen door de hogere stroomsnelheid. Door dit effect stabiliseert de bodem van de erosiekuil in een situatie van evenwicht tussen de stroomsnelheid en grootte van de achterblijvende zandkorrels.

De termijn waarin de evenwichtssituatie van de erosiekuil bereikt wordt is onzeker. Op basis van in de praktijk opgedane kennis zal dit zeker een aantal decennia duren. Het erosieproces verloopt met een lage snelheid en kan op eenvoudige wijze gevolgd worden door middel van monitoring. Het ontstaansgebied van de erosiekuil ligt binnen de invloedsfeer van de nieuwe zeewering. Mocht uit monitoring blijken dat de diepte en oppervlakte van de erosiekuil in tegenstelling tot de modelvoorspellingen tot nadelige gevolgen voor de instandhouding van de zeewering kan leiden, dan zal de vergunninghouder maatregelen dienen te treffen om het veiligheidsniveau van het waterstaatswerk te garanderen. Deze maatregelen kunnen bestaan uit plaatselijke bescherming van de bodem, tegen verdere uitspoeling.

5.5 Effecten op de veiligheid van de scheepvaart

Eén van de voorwaarden bij het ontwerp van Maasvlakte 2 is dat voor de toegang voor de zeevaart en de verbinding voor de binnenvaart naar het achterland voldoende ruimte wordt gereserveerd. De huidige veilige afwikkeling van de scheepvaart in combinatie met een vlotte bereikbaarheid voor de bestaande en nieuwe havengebieden moet gehandhaafd blijven en waar mogelijk verbeterd.

De maatgevende aspecten om te kunnen beoordelen of aan de hiervoor genoemde voorwaarde kan worden voldaan zijn:

de stromingssituatie in de Maasgeul (zowel tijdens als na de aanleg) en de verkeersafwikkeling van de zeevaart en de binnenvaart.

Door middel van onderzoek is vastgesteld dat de bouwfaserings een sterke invloed kan hebben op de stromingen in de vaarweg en daarmee op de bereikbaarheid van de haven tijdens de aanleg. Met bouwfaserings wordt bedoeld op welk moment in de aanlegfase gewerkt wordt aan de zachte, dan wel aan de harde zeewering. Door een juiste faserings kan een aanvaardbaar stromingsbeeld worden verkregen en de veiligheid hierbij worden gewaarborgd. Bij een ongunstige bouwfaserings kan de hinder bestaan uit het verkleinen van de zgn. getijpoort, waardoor tij en/of geulgebonden schepen tijdelijk de haven niet binnen kunnen varen. Door te kiezen voor een juiste faserings in de aanleg van dammen en de zuidelijke golfbreker kan de hinder beperkt blijven.

Uit het onderzoek naar de effecten op de stromingssituatie afhankelijk van diverse scenario's voor de bouwfaserings wordt geconcludeerd dat de karakteristieken van het huidige stroombeeld in de Maasgeul gehandhaafd kan blijven tijdens de aanlegfase. Op basis van het onderzoek naar de mogelijke bouwfases, is gebleken dat het alternatief van de initiatiefnemer als neutraal (in vergelijking met de huidige situatie) kan worden beoordeeld.

Naast hinder voor de scheepvaart ten gevolge van veranderingen in het stroombeeld, kan hinder worden ondervonden van het nautisch bouwverkeer. Drijvend materieel wordt ingezet voor baggeren, opspuiten van zand, dumpen van zand en grind, plaatsen van breuksteen en/of blokken en transport met schepen van depot naar constructiesite. Het bouwscheepvaartverkeer moet zich tijdens het varen van en naar de zandwinputten alsmede tijdens het winproces ook binnen de winputten houden aan gebruiksregels. In zijn algemeenheid komen de eisen erop neer dat de aannemer de vlotheid en veiligheid van het reguliere scheepvaartverkeer (voor zover dit redelijker wijze mogelijk is) niet mag belemmeren.

De Rijkshavenmeester heeft het bevoegd gezag geadviseerd om in het belang van de handhaving van het veilig en doelmatig gebruik van de vaarweg een verwijzing naar de gebruiksregels op te nemen in deze vergunning. Aanvullend zal de vergunninghouder op basis van een meetverplichting moeten aantonen dat tijdens en na de aanleg daadwerkelijk geen nadelige effecten optreden in het stromingsbeeld, waardoor de scheepvaartveiligheid beïnvloed wordt.

5.6 Effecten op gebruiksfunctie van de waterstaatswerken

Algemeen

Waterstaatswerken hebben primair een waterstaatkundige functie. De buitencontour, bestaande uit een zachte en een harde zeewering biedt daarentegen ook de mogelijkheid voor andere gebruiksfuncties zonder dat daarmee de primaire waterstaatkundige functie van het werk direct in gevaar gebracht wordt.

Recreatief medegebruik

De huidige zachte zeewering aan de westzijde van Maasvlakte 1 wordt op dit moment tevens recreatief gebruikt. Het bestaande strand zal op deze locatie verdwijnen wanneer de aanleg van de landaanwinning van Maasvlakte 2 aanvangt. Om het huidige recreatief gebruik te compenseren wordt een nieuw recreatiestrand op Maasvlakte 2 ter grootte van 49 hectare aangelegd. Het recreatieve gebruik van het nieuwe strand zal deels bestaan uit intensief gebruik aan de zuidwestzijde en deels bestaan uit extensief gebruik op een strook langs de westzijde.

De primaire functie van de zachte zeewering bestaat uit het beschermen het daarachter gelegen haven- en industriegebied. De instandhouding van de zeewering zal op basis van deze primaire functie door de vergunninghouder gehandhaafd moeten worden. De staat van instandhouding voor het recreatief medegebruik kan niet op grond van deze vergunning worden afgedwongen, maar volgt uit de bestemming medegebruik. Uitvoering van beheer en onderhoud op, aan of in de zachte zeewering heeft invloed op het veilig en doelmatig gebruik van het waterstaatswerk. In dit geval voor gebruik door recreanten. Op basis van dit belang zullen voorschriften gesteld worden ten aanzien van seizoensinvloeden, klifvorming, veilig gebruik en toegang door publiek (bijv. vanwege gevaar op drijfzandsituaties).

Windturbines op de zeewering

Het stimuleren en faciliteren van het gebruik van duurzame energie is een belangrijk onderdeel van het huidige regeringsbeleid. Windenergie maakt hier onderdeel van uit. Voor het plaatsen van windturbines zijn geschikte locaties nodig. Rijkswaterstaat wordt verzocht toestemming te verlenen voor het plaatsen van windturbines op, in en over de bij het Rijk in beheer zijnde waterstaatswerken.

Bij het maken van de afweging onder welke omstandigheden het plaatsen van een windturbine vanuit waterstaatkundig oogpunt aanvaardbaar is, is door de Minister van Verkeer en Waterstaat een beleidsregel uitgevaardigd. Deze beleidsregel biedt een toetskader op grond van waterstaatkundig belang voor het al dan niet verlenen van een vergunning voor de plaatsing van windturbines.

Het Havenbedrijf Rotterdam is initiatiefnemer voor de aanleg van de landaanwinning voor Maasvlakte 2 en zal tenminste 10 jaar na het moment van oplevering van de buitencontour hierover het beheer en onderhoud uitvoeren. Indien sprake is van het plaatsen van windturbines in de fase waarin het Havenbedrijf Rotterdam verantwoordelijk is voor het beheer en onderhoud, zal de vergunninghouder dat moeten afstemmen met Rijkswaterstaat. Rijkswaterstaat zal na het verstrijken van de instelperiode het beheer en onderhoud van de harde zeewering overnemen en vanaf dat moment vergunningverlener zijn voor het plaatsen van windturbines.

Uit het aanlegplan van de windturbines moet blijken dat tenminste rekening is gehouden met de hierna genoemde waterstaatkundige aspecten:

Plaatsing van de windturbine mag geen nadelige gevolgen hebben voor de waterstaatkundige functie van het waterstaatswerk.

Het uitvoeren van beheer en onderhoud aan het waterstaatswerk niet in onaanvaardbare mate bemoeilijken.

Er mag geen visuele hinder optreden voor scheepvaartverkeer (bijv. afleiding, slagschaduw, reflectie).

Het zicht op vaarwegmarkeringstekens mag door plaatsing van windturbines niet worden afgeschermd.

Er mag geen hinder voor wal- en scheepsradar optreden.

Het recreatief gebruik van de intensief gebruikte stranden mag niet vergaand worden beperkt.

Het Havenbedrijf Rotterdam zal zelf geen windturbines plaatsen op de harde zeewering. Zodra het beheer is overgedragen aan Rijkswaterstaat, dienen initiatiefnemers voor plaatsing van windturbines een vergunning op grond van de Wbr aan te vragen. Elke aanvraag zal dan in een vergunningprocedure op de gevolgen voor de instandhouding van het waterstaatswerk beoordeeld worden.

Speciebergingsdepot De Slufter

De Slufter is een gootschalig depot op de Maasvlakte bestemd voor de berging van verontreinigde baggerspecie. Ontdoeners van specie uit regulier onderhoudsbaggerwerk, maar ook derden kunnen gebruik maken van de mogelijkheid tot het bergen van baggerspecie in de Slufter. Het depot bestaat uit een ringdijk van zand, aangelegd rondom een in de zeebodem gegraven put met een diepte van NAP-28m. De kruinhoogte van de ringdijk bedraagt NAP +24 m. De binnentaluds zijn bekleed met een kleilaag van circa 1 meter dik.

De ringdijk aan de zeezijde is functioneel gezien onlosmakelijk verbonden met de bestaande zachte zeewering. Om te zorgen dat de ringdijk in stand blijft, wordt de noodzaak van beheer en onderhoud van het strand ter hoogte van de Slufter gerelateerd aan de instandhouding van de ringdijk. Hiermee beschikt de ringdijk waterstaatkundig gezien over een beschermingszone die zeewaarts ligt en die bijdraagt aan de bescherming van de functie van de Slufter.

Aangezien uit de ingediende vergunningaanvraag blijkt dat de landaanwinning van Maasvlakte 2 valt binnen het gebied van de huidige beschermingszone van de Slufter-rindijk, zullen ter bescherming en instandhouding van deze functie voorwaarden worden gesteld. Zodra Maasvlakte 2 is aangelegd en de Slufter aan de westzijde geheel bgrenst aan Maasvlakte 2, wordt de nieuwe contour van de beschermingszone bepaald op tenminste 80 meter gemeten uit de buitenkruinlijn van de ringdijk. De standzekerheid mag in de nieuwe situatie niet nadelig beïnvloedt worden in vergelijking met de huidige situatie. De vergunninghouder zal dit moeten aantonen, monitoren en beoordelen door middel van een rapportageverplichting.

Monitoring

Ten behoeve van het verkrijgen van inzicht in de feitelijk optredende effecten die voortvloeien uit de aanleg, aanwezigheid en gebruik van de landaanwinning, is de vergunninghouder gehouden aan een monitoringsplicht. Het monitoringsprogramma dient door de vergunninghouder gepland en uitgevoerd te worden. Vanuit het beheerbelang gezien zijn belangrijke monitoringsthema's de morfologie van de zeebodem (o.a. erosiekuil), zand- en slibtransport, staat van instandhouding van de nieuwe werken en de veiligheid voor de scheepvaart.

Om in de toekomst en ook tijdens de aanleg goede beoordelingen ten opzichte van de nulsituatie te kunnen maken, zal vóór aanvang van de aanleg van Maasvlakte 2 een referentiesituatie vastgelegd moeten worden. De uitvoer van een monitoringsprogramma zal door middel van voorschriften onderdeel uitmaken van de Wbr-vergunning.

De Commissie m.e.r. gaat in haar advies ook in op het aspect van monitoring en evaluatie. Zij geeft aan dat de effectvoorspellingen altijd met de nodige onzekerheden omgeven zijn en dat het monitoringsprogramma daarom aandacht verdient. Belangrijke effecten en de effectiviteit van de getroffen maatregelen dienen naar de mening van de commissie m.e.r. te worden gemonitord. De resultaten uit het monitoringsprogramma van de Wbr-vergunning dienen tevens als informatiebron geschikt te zijn voor het evalueren van de effectenvoorspellingen in het MER.

Zienswijzen: p.m.

6. BESLUIT

6.1 Besluit

Op grond van de hiervoor beschreven overwegingen besluit ik aan Havenbedrijf Rotterdam N.V., hierna te noemen "de vergunninghouder", de vergunning als bedoeld in artikel 2 van de Wbr te verlenen voor de aanwezigheid en het beheer en behoud van Maasvlakte 2 na de aanleg, incl. de zgn. instelperiode.

Gelet op bovenstaande overwegingen bestaat geen bezwaar tegen het verlenen van de gevraagde vergunning. De vergunning wordt verleend onder navolgende voorschriften.

6.2 Voorschriften Maasvlakte 2

Artikel 1: Landaanwinning

Het beheer en onderhoud van de Maasvlakte 2 dient te worden uitgevoerd overeenkomstig de opgave in de Wbr-vergunningaanvraag.

Deze vergunning heeft betrekking op het gebied zoals afgebeeld op de kaart in bijlage 2.

De bouwperiode begint met de aanvang van de aanleg van de landaanwinning en eindigt zodra door de vergunninghouder en Rijkswaterstaat schriftelijk is vastgesteld dat de buitencontour de functie van de zeewering van Maasvlakte 1 kan overnemen.

Uiterlijk 10 werkdagen vóór aanvang van de uitvoering van de landaanwinning wordt het hoofd van het waterdistrict Nieuwe Waterweg van dit voornemen schriftelijk op de hoogte gesteld.

1. Oplevering van de nieuwe buitencontour voorafgaand aan de instelperiode van de vergunninghouder vindt plaats na een gezamenlijke eindinspectie in aanwezigheid van een toezichthouder van het waterdistrict Nieuwe Waterweg.
2. Bij beëindiging van de bouw- en instelperiode van de buitencontour en na aanvaarding van de nieuwe buitencontour door de vergunninghouder, ontvangt het districtshoofd de rapportage en bouwtekeningen waaruit blijkt:
 - a. hoe de zachte en de harde zeewering feitelijk zijn aangelegd.
 - b. dat de nieuwe harde en zachte zeewering voldoen aan de aanlegvoorschriften die zijn gesteld in de concessie.
3. Voor zover de aanleg van land afwijking van het vigerende bestemmingsplan "Maasvlakte 1981" tot gevolg heeft dienen de voor de uitvoering benodigde planbesluiten op grond van de WRO genomen te zijn vóórdat van deze vergunning gebruik kan worden gemaakt.
4. Van deze vergunning kan alleen gebruik worden gemaakt voor zover de voor dit project noodzakelijke besluiten op grond van de Natuurbeschermingswet 1998, de Ontgrondingenwet en de Wet van 1904 van kracht zijn.

Artikel 2: Beheer en onderhoud algemeen

2.1 Beheersituatie

Na beëindiging van de aanlegperiode volgt een instel- en een onderhoudsperiode van totaal 10 jaar.

Tijdens de instel- en onderhoudsperiode draagt vergunninghouder zorg voor het beheer en onderhoud van de buitencontour van Maasvlakte 1 en van Maasvlakte 2.

Voordat de instel- en onderhoudsperiode eindigt, dient het Havenbedrijf Rotterdam N.V. aan te tonen dat de buitencontour voldoet aan de aanlegvoorschriften uit de concessie en dat deze naar behoren is onderhouden.

Na beëindiging van de instel- en onderhoudsperiode draagt het Havenbedrijf Rotterdam de uitvoer van het beheer en onderhoud over aan het Rijk en vervalt deze vergunning.

De vergunninghouder is verplicht één of meer personen aan te wijzen die in het bijzonder belast is (zijn) met het toezicht op de naleving van het bij dit besluit bepaalde. Functie, naam, adres en telefoonnummer van deze persoon dienen uiterlijk 4 weken voor aanvang van de uitvoering aan het hoofd van het waterdistrict Nieuwe Waterweg bekend gemaakt te worden.

Een fotokopie van dit besluit moet steeds aanwezig zijn op de vaartuigen, werktuigen of inrichtingen welke in gebruik zijn bij de in deze vergunning bedoelde werkzaamheden. Wijzigingen in de aanwijzing van een contactpersoon worden onmiddellijk bekend gemaakt aan het districtshoofd.

Indien sprake is van rechtsopvolging of naamsverandering dient hiervan minimaal 12 weken voordien een melding te worden gedaan bij de Hoofdingenieur-Directeur van Rijkswaterstaat, dienst Zuid-Holland, onder wie het waterstaatwerk ressorteert, ter attentie van het districtshoofd van het waterdistrict Nieuwe Waterweg van Rijkswaterstaat.

2.2 Werkwijze voor beheer en onderhoud

Het beheer en onderhoud aan de buitencontour van Maasvlakte 2 dient op planmatige en adequate wijze te worden verricht, overeenkomstig een door de vergunninghouder op te stellen plan.

Het plan voor beheer en onderhoud van de buitencontour dient uiterlijk 8 weken vóór aanvang van de aanleg ter beoordeling en goedkeuring te worden voorgelegd aan het hoofd van het waterdistrict Nieuwe Waterweg. Deze goedkeuring kan alleen op redelijke gronden worden onthouden, onder opgave van redenen.

Het beheer en onderhoud aan de buitencontour van Maasvlakte 2, dient door de vergunninghouder te worden uitgevoerd conform het in lid 2 genoemde plan.

De uit te voeren werken moeten goed worden onderhouden en voortdurend in goede staat verkeren. Onder een goede staat wordt verstaan dat de waterstaatswerken aan hun functie-eisen voldoen en dat geen inbreuk wordt gemaakt op het veilig en doelmatig gebruik daarvan.

Vergunninghouder draagt zorg voor inspecties en metingen bij het uitvoeren van haar beheertaak tijdens en na de aanleg van de landaanwinning. Daaruit moet blijken dat de staat van onderhoud van de waterstaatswerken aan haar functie-eisen blijft voldoen.

Vergunninghouder dient toezichthouders van het waterdistrict Nieuwe Waterweg in de gelegenheid te stellen om deel te nemen aan (tussentijdse) inspecties naar de staat van onderhoud van de buitencontour.

2.3 Hinder voor gebruikers

De haverterreinen op de huidige Maasvlakte en de aan de Nieuwe Waterweg gelegen Rijksterreinen dienen te allen tijde bereikbaar te blijven via een openbare weg.

Werkzaamheden die voortvloeien uit het gebruik van deze vergunning mogen slechts beperkte hinder veroorzaken voor gebruikers van bestaande infrastructuur, recreanten en voor haven- en industriële activiteiten.

Vergunninghouder zorgt voor een adequate voorlichting naar belanghebbenden, indien als gevolg van onderhoudswerkzaamheden aan de buitencontour hinder ontstaat of verwacht mag worden.

Bij de voorlichting wordt tenminste informatie aangereikt inzake het moment van aanvang, duur van de hinder, de aard van het werk, alternatieven voor bereikbaarheid en een informatiepunt waar nadere details opgevraagd kunnen worden.

Vergunninghouder stelt een procedure in waarmee klachten die voortvloeien uit het onderhoudswerk ingediend en geregistreerd kunnen worden. Een overzicht van deze klachtenregistratie en de wijze waarop deze zijn afgehandeld dienen opgenomen te worden in de jaarlijkse voortgangsrapportage aan het districtshoofd.

2.4 Ongewoon voorval

Indien als gevolg van een ongewoon voorval nadelige gevolgen voor het waterstaatswerk zijn ontstaan of dreigen te ontstaan, dient de vergunninghouder onmiddellijk maatregelen te treffen, teneinde een nadelige beïnvloeding van de bescherming van het waterstaatswerk zoveel mogelijk te voorkomen, of te beperken en/of ongedaan te maken.

De vergunninghouder meldt het ongewone voorval onmiddellijk aan de Regionale Verkeerscentrale te Dordrecht, telefoonnummer 0800-0236200 of 078-6337733.

Een ongewoon voorval dat bestaat uit het aanspoelen van verontreinigingen (bijv. olieachtige chemicaliën) vanaf zee op de zeekering, dienen terstond opgeruimd te worden.

Aanspoelen van olie op de zeekering die gebiedsoverschrijdend is en in zijn totaliteit meer dan 5 m³ bedraagt of het aanspoelen van grote walvisachtige soorten, blijft de verantwoordelijkheid van de beheerder van de rijkswateren (i.c. Rijkswaterstaat). De vaststelling van een dergelijk ongewoon voorval vindt plaats in onderling overleg met de dienstdoende calamiteitenfunctionaris van Rijkswaterstaat.

Indien na wederzijdse vaststelling is bepaald dat er sprake is van een ongewoon voorval en dat Rijkswaterstaat de bestrijding van een kustincident coördineert, draagt de vergunninghouder zorg voor onvoorwaardelijke toegang tot het werkterrein en staakt zij eventuele aanleg- of onderhoudswerkzaamheden die de bestrijding van het kustincident in gevaar brengen.

Artikel 3: Beheer en onderhoud Zachte Zeewering

3.1 Suppletiewerkzaamheden

Uitvoering van periodieke onderhoudssuppleties vaker dan éénmaal per jaar is niet toegestaan. Bij toekomstige onderhoudssuppleties dient zand gebruikt te worden dat qua korrelgrootte

overeenkomt met het materiaal dat ter plaatse overwegend in de nieuwe zachte zeewering voorkomt.

Bij de uitvoering van de suppletie- en andere herstel- en onderhoudswerkzaamheden dient de vergunninghouder rekening te houden met het recreatieve gebruik van het strand en de ondiepe kustzone van de gehele zachte zeewering.

3.2 Beheermaatregelen

De vergunninghouder draagt zorg voor de handhaving van voldoende en veilige toegankelijkheid tot het strand voor recreanten, door middel van strandopgangen en andere voorzieningen.

De vergunninghouder dient maatregelen te nemen om de veiligheid van recreanten en overige bezoekers te waarborgen, tegen de gevaren voortvloeiend uit werkzaamheden van beheer en onderhoud.

Steile afslagkanten en klifvorming (steiler dan 45°) moeten worden voorkomen, dan wel na het ontstaan binnen redelijke termijn of op eerste aanwijzing minder steil worden gemaakt.

De beschikbaarheid van het recreatiestrand na de aanlegfase moet in de zomerperiode worden gegarandeerd. Tussen 1 juni en 1 september is het niet toegestaan suppletiewerkzaamheden ter hoogte van het recreatiestrand uit te voeren.

De vergunninghouder treft preventieve maatregelen ter beperking van hinder door stuivend zand en omschrijft deze maatregel in het plan voor beheer en onderhoud. Ontstane hinderlijke afzetting van stuifzand ter plaatse van de op de zachte zeewering van Maasvlakte 2 gelegen secundaire weg en fietspad dienen binnen redelijke termijn te worden verwijderd.

De op de zachte zeewering gelegen secundaire weg en fietspad moeten zo veel als redelijkerwijs mogelijk vrij blijven van de afzetting van stuifzand tot en met windkracht 7 Beaufort.

Het erosieproces van de landaanwinning dient door monitoring gevolgd te worden. Indien uit de monitoring blijkt dat de erosiekuil na de aanlegfase qua omvang en diepte een nadelige invloed op de instandhouding van de zeewering gaat uitoefenen, dient vergunninghouder in overleg met hoofd van het waterdistrict Nieuwe Waterweg maatregelen te treffen om de waterkerende functie van het waterstaatswerk te handhaven.

Artikel 4: Verzekering van het veilig en doelmatig gebruik van de waterstaatswerken

4.1 Scheepvaartverkeer

Er mag geen belemmering of hinder aan de scheepvaart worden veroorzaakt door met deze vergunning vergunde activiteiten. Aanwijzingen ter zake van of vanwege de waterbeheerder en/of de nautisch beheerder moeten worden opgevolgd.

De voorgenomen bouwmethode en bouwwerkzaamheden op en nabij het water en de daaruit voortvloeiende vaarbewegingen moeten voor aanvang door de Rijkshavenmeester worden goedgekeurd. Deze goedkeuring dient toegezonden te worden aan het hoofd van het waterdistrict Nieuwe Waterweg.

Als uit de meetresultaten van de monitoring blijkt dat het stromingsgedrag te veel nadelig invloed uitoefent op de scheepvaartveiligheid, dient de vergunninghouder maatregelen te treffen om de vlotheid en veiligheid voor de scheepvaart te herstellen.

Vergunninghouder dient zich bij het beheer en onderhoud te houden aan de nautische gebruiksregels voor bouw(scheepvaart)verkeer, zoals nader uitgewerkt in bijlage 3 van deze vergunning. Deze bijlage maakt hiermee onderdeel uit van de vergunningvoorschriften.

Vergunninghouder dient instructies en verkeersaanwijzingen ten aanzien van het scheepvaartverkeer, gegeven door de met toezicht op de scheepvaart belaste medewerkers van Divisie Havenmeester (DHMR) van het Havenbedrijf Rotterdam, terstond op te volgen.

4.3 Windturbines

Alleen op de harde zeewering kunnen windturbines worden geplaatst.

De plaatsing van windturbines door derden in de tijdsfase waarin de vergunninghouder verantwoordelijk is voor het beheer van de harde zeewering, vindt plaats in overleg met en na goedkeuring door het hoofd van het waterdistrict Nieuwe Waterweg.

4.4 Speciebergingsdepot De Sluffer

De standzekerheid, waterdichtheid en de instandhouding van de Slufter-ringdijk mag door aanleg, beheer en onderhoudswerkzaamheden niet negatief beïnvloed worden.

Totdat landaanwinning van Maasvlakte 2 is aangelegd en de nieuwe buitencontour de functie van de oude aantoonbaar heeft overgenomen, dient vergunninghouder rekening te houden met een beschermingszone van tenminste 160 meter, gemeten vanaf de buitenkruinlijn van de Slufter-ringdijk.

Vanaf het moment dat de nieuwe buitencontour de waterstaatkundige functie van de oude heeft overgenomen, dient vergunninghouder rekening te houden met een beschermingszone van tenminste 80 meter, gemeten vanaf de buitenkruinlijn van de Slufter-ringdijk.

Bij werkzaamheden die binnen de vastgestelde beschermingszone van de Slufter onder verantwoordelijkheid van de vergunninghouder worden uitgevoerd, dienen deze vooraf afgestemd te worden met de beheerorganisatie Slufter. Vergunninghouder dient aan te tonen dat door de voorgenomen werkzaamheden geen nadelige gevolgen voor de standzekerheid, waterdichtheid en instandhouding van de ringdijk zullen optreden.

Vergunninghouder begint geen werkzaamheden in de beschermingszone van de Slufter-ringdijk voordat de beheerorganisatie van de Slufter schriftelijk heeft bevestigd dat zij instemt met de voorgenomen werkzaamheden. Een afschrift van deze bevestiging wordt gezonden aan het hoofd van het waterdistrict Nieuwe Waterweg.

Artikel 5: Monitoring waterstaatkundige effecten

Het optreden van de waterstaatkundige effecten die zullen ontstaan als gevolg van de landaanwinning dient door middel van monitoring door de vergunninghouder gevolgd en getoetst te worden.

Vergunninghouder dient uiterlijk 8 weken vóór de aanvang van het beheer en onderhoud, in samenhang met alle gegevens betreffende de oplevering van de buitencontour, na de aanlegfase, ter beoordeling en ter goedkeuring een monitoringsplan in bij het hoofd van het waterdistrict Nieuwe Waterweg. Het monitoringsplan moet de monitoringwerkwijze beschrijven, zowel tijdens als na de aanleg van de landaanwinning en heeft als doel inzicht te krijgen in de waterstaatkundige effecten en de staat van onderhoud van de nieuwe waterstaatswerken vanaf de aanlegfase.

De vergunninghouder dient het goedgekeurde monitorings- en evaluatieplan uit te voeren conform opgave. In dit monitoringsplan dienen tenminste de volgende aspecten omschreven te worden:

A. Beschrijving van de referentiesituatie

De nulsituatie met de referentiemetingen (T0)

Omschrijving van de objecten

Prognose van de verwachten effecten

B. Monitoringsparameters

Dwarsprofielen van de buitencontour op basis van lodingen (bodemplugging) met daarin aangegeven de steilheid van de helling. Na partiële oplevering in vooraf gedefinieerde dwarsraaien, aanvankelijk periodiek per 2 maanden en na storm events, totdat de evenwichtssituatie is bereikt.

Opbouw en samenstelling van de buitencontour, vast te stellen op basis van as-buit tekeningen en steekproeven (boringen en sonderingen).

Onderzoek naar de morfologische veranderingen in de Euro-Maasgeul, de westelijke havenbekkens en de aangrenzende kustvakken, in het verlengde van de huidige monitoringsinspanning ten behoeve van het dagelijks beheer.

Geografische aanduiding van de contour waar de 10 m – N.A.P. ligt, door een bathimetrische opname vooraf.

Erosiekuil (geografische locatie, omvang, invloed etc.). T0 en afhankelijk van de uitbouw van de buitencontour periodiek, aanvankelijk eenmaal per halfjaar.

Hoogtemetingen bodemniveau van binnenterrein en bovenwatergedeelte van de buitencontour. T0 en periodieke opnamen gekoppeld aan partiële oplevering van de terreinen, met inbegrip van controle op de zettingen.

Stroomsnelheidsmetingen per bouwfase ten behoeve van inzicht op de staat van veiligheid voor de scheepvaart, door middel van metingen en continue verificatie van de ontwikkelde modellen, mede met behulp van de aanwezige permanente meetopstelling.

De standzekerheid van de ringdijk van de Slufter, vast te stellen door het meten van geotechnische parameters (b.v. met behulp van waterspanningsmeters en inclinometers).

Luchtfoto's waaruit de vordering van de aanleg blijkt.

Klachtenregistratie en afhandeling als gevolg van uitvoer aanleg- en/of onderhoudswerkzaamheden

C. Werkwijze van de metingen

Meetmethode

Meetfrequentie

Kwaliteit van de meting

Toetscriteria

D. Beoordeling en evaluatie

Interpretatie van de metingen waaronder een kwaliteitsoordeel over de staat van de waterstaatswerken en de ernst en aard van eventuele significante afwijkingen

Rapportagevorm en rapportagefrequentie

7. ONDERTEKENING

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

namens deze,

DE HOOFDINGENIEUR-DIRECTEUR RIJKSWATERSTAAT ZUID-HOLLAND,

Ir. F. Post

Bijlagen behorende bij beschikking [ARN/2007.***](#)

Bijlage 1: Begrippenlijst

Bijlage 2: Kaart landaanwinning Maasvlakte 2

Bijlage 3: Nautische gebruiksregels voor bouw(scheepvaart)verkeer

Bijlage 1: Begrippenlijst

- Buitencontour** : het waterstaatswerk wat het gehele nieuwe haventerrein omsluit en zal beschermen tegen golfslag en overstroming vanuit zee.
- Basiskustlijn** : Ligging van de kust op 1 januari 1990, waaraan jaarlijks de werkelijke ligging van de kustlijn wordt getoetst.
- Beschermingszone** : De Beschermingszone zijn de gronden grenzen aan de kernzone. De kernzone is gelegen op de waterkering van buitenteen tot binnenteen. De reikwijdte van de zones zijn o.m. afhankelijk van de hoogte van de dijk en de steilheid van het talud en worden door de beheerder vastgesteld.
- Calamiteit** : Een ramp of niet verwachte gebeurtenis die ernstige schade kan veroorzaken.
- Demarcatielijn** : Denkbeeldige scheidingslijn tussen de 'haven0 en industrietrecht' van het Rotterdamse havengebied en de 'natuur en recreietrecht' van het gebied met de Brielse Maas, Het Brielse Meer, en het Oostvoornse Meer. Deze lijn is vastgesteld in regeringsbesluiten van 1964 en 1969, waarin is bepaald dat ten zuiden van deze lijn geen terreinen met bestemming haven en industrie mogen worden aangelegd.
- Districtshoofd** : het hoofd van het waterdistrict Nieuwe Waterweg van Rijkswaterstaat, postadres Postbus 488, 2900 AL te Capelle aan den IJssel.
- Erosiekuil** : Verdieping van de zeebodem als gevolg van verhoogde stroomsnelheden en daarmee gepaard gaande veranderingen in het zandtransport.
- Geomorfologie** : Leer en beschrijving van het vormen van het aardoppervlak.
- Golfoverslag** : Water dat (bij harde wind) over de zeewering slaat.
- Hoofdingenieur-directeur** : de hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat dienst Zuid-Holland onder wie het waterstaatwerk ressorteert, p/a Postbus 556, 3000 AN Rotterdam;
- Landaanwinning** : de Buitencontour, het binnenterrein, de havenbekkens en de bijbehorende infrastructuur.
- Mainport Rotterdam** : De haven van Rotterdam en daaraan functioneel verbonden locaties, die samen de aan- en afvoer van goederenstromen verwerken en waar de daaraan verwante handels-, logistieke en industriële activiteiten plaatsvinden.
- Rijkshavenmeester** : De publieke autoriteit die bevoegd is om namens het belang van de scheepvaart te adviseren op de Wbr-vergunningaanvraag.
- Suppletie** : Kunstmatige aanvulling van het zand in een kustvak door toevoeging van buiten het kustvak afkomstig zand.
- Vergunninghouder** : Diegene die krachtens deze vergunning gebruik maakt van een waterstaatswerk;
- Voorkeursalternatief** : Het voor de initiatiefnemer beste alternatief op grond van criteria van milieu, financiële en uitvoerbaarheidsaspecten.
- Waterhuishouding** : Wijze waarop water in een bepaald gebied wordt opgenomen, zich verplaatst, gebruikt en afgevoerd wordt.
- Waterkering** : Waterkering die bescherming biedt tegen overstroming.
- Waterstaatswerk** : Object van waterstaatkundige zorg die bescherming bieden aan functies op het gebied van infrastructuur.
- Zeewering** : Object wat voorkomt dat het de zee het binnenland overstroomt.
- Harde Zeewering** : deel aan de noordzijde van het plangebied langs de vaargeul en opgebouwd uit harde constructiematerialen.
- Zachte Zeewering** : deel aan de zuidzijde van het plangebied bestaat voornamelijk uit zand.

Bijlage 3

Nautische gebruiksregels voor bouw (scheepvaart) verkeer

Drijvend materieel kan worden ingezet voor baggeren, opspuiten van zand, dumpen van zand en grind, plaatsen van breuksteen en/of blokken, transport met schepen van depot naar constructiesite, etc. Er zijn daarom een aantal criteria benodigd voor veilige en vlotte bereikbaarheid van de haven voor het scheepvaartverkeer, die niet mogen worden onderschreden.

Eisen: In zijn algemeenheid geldt dat de aanleg van Maasvlakte 2 de vlotheid en veiligheid van het scheepvaartverkeer (voor zover redelijker wijze mogelijk is) niet zal belemmeren.

Hieronder worden de eisen nader gespecificeerd.

1 Scheepvaart algemeen

Tijdens de werkzaamheden op de rivier, in de havens, de vaargeulen en het redegebied moet het bouwverkeer zich houden aan de voorschriften en regels gesteld in de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee (BVA), Havenverordening Rotterdam 2004 en het Binnenvaartpolitiereglement (9e wijziging), of hun opvolgers.

Het bouwverkeer moet onder andere uitwijken voor schepen die vanwege hun diepgang of hun lengte beperkt zijn in hun manoeuvreerbaarheid. Een en ander conform het Binnenvaartpolitiereglement en de Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee. Buiten gebruik zijnde of wachtende werkvaartuigen en andere vaartuigen zodanig afmeren, verankeren of vasthouden, dat deze buiten het vaarwater liggen en geen hinder kunnen geven aan het overige scheepvaartverkeer.

2 Communicatie

Alvorens met de uitvoering van specifieke werkzaamheden wordt aangevangen moet daarvan in verband met Bekendmaking aan de Scheepvaart (BaS) en Berichten aan Zeevarenden (BaZ) tijdig, 21 dagen voor aanvang van de werkzaamheden een door het Bevoegd Gezag goedgekeurd uitvoeringsplan, waarin dag, uur van aanvang, duur en wijze van uitvoering bij de Divisie Havenmeester Rotterdam aanwezig zijn.

Ten behoeve van de nautische aspecten tijdens het werk zal voorafgaande aan en tijdens de betreffende werkzaamheden een overlegstructuur worden ingesteld, te weten overleg tussen de bouwdirectie, aannemer en DHMR, waarin alle nautische aspecten over het werk worden doorgenomen en vastgelegd. Indien tijdens de uitvoering van het werk planmatige aanpassingen nodig zijn, dient de aannemer en/of bouwdirectie in overleg te treden met de DHMR.

Werkvaartuigen dienen te zijn voorzien van een marifooninstallatie met de VHF kanalen 11 (DHMR), 19 (VKL/HCC), 10 (ship-ship), 16 (kustwacht) en de betreffende sectorkanalen van Vessel Traffic Services Rotterdam. De aannemer dient er zorg voor te dragen, dat op relevante kanalen wordt uitgeluisterd. Deze kanalen gelden momenteel, mogelijk worden deze gewijzigd ten tijde van de aanleg van Maasvlakte 2.

De aannemer dient er zorg voor te dragen, dat op alle werkvaartuigen permanent wordt uitgeluisterd op een (nader vast te stellen) werkkanal.

De sleepopperzuiger moet zijn uitgerust met goedgekeurde navigatie-, sein- en communicatiemiddelen. Onder andere goedgekeurde plaatsbepalingapparatuur, alsmede voor de vaart op zee en op de rivier goedgekeurde radars en voldoende en goed functionerend ankergerie. Ten behoeve van de werkzaamheden dienen in verband met de verkeerswaarschuwing op het water voorwaarschuwingborden te worden geplaatst, conform de ter plaatse geldende voorschriften en regels.

Genoemde borden moeten van verlichting zijn voorzien. De locaties, kleuren, type en maatvoering zullen later worden aangegeven. Tevens kan het noodzakelijk zijn ter attentie van het overige scheepvaartverkeer de werkvakken en/of gebied met een drijvende markering af te dekken. Deze markering kan desgewenst door een betonningsvaartuig van Directie Noordzee van RWS worden uitgezet.

Het plaatsen, onderhoud en in stand houden van de bebording, verlichting en markeringsbetonning berust gedurende het werk bij de aannemer. Na gereed komen van de

werkzaamheden dient de aannemer in overleg met DHMR genoemde voorzieningen te verwijderen.

Door de aannemer te verrichten duikwerkzaamheden dienen tijdig aan de Divisie Havenmeester Rotterdam kenbaar te worden gemaakt.

Voor het aanbrengen van tijdelijke voorzieningen of voorwerpen in het water, of boven het water dient de aannemer toestemming bij de Divisie Havenmeester Rotterdam aan te vragen.

Kapitein en/of stuurlieden spreken Nederlands.

3 Eisen in verband met beperken hinder Overige Scheepvaart

De aannemer is verplicht van het zinken van vaartuigen, alsmede van het verloren gaan van ankers of andere voorwerpen onmiddellijk kennis te geven aan de Divisie Havenmeester Rotterdam. Deze vaartuigen, ankers en voorwerpen moeten alsdan door de aannemer en op zijn kosten binnen een door de Divisie Havenmeester Rotterdam te stellen termijn worden opgeruimd. Tijdens de bouwwerkzaamheden mag aan de scheepvaart geen onevenredige hinder of oponthoud worden veroorzaakt. Dit betekent dat de aannemer zoveel mogelijk een werkmethode moet kiezen, waarbij alle scheepvaartcategorieën veilig moeten kunnen passeren.

Voor het ankeren van vaar –en werktuigen mogen geen stokankers worden gebruikt.

Werkvaartuigen moeten bij voorkeur zijn voorzien van spudpalen of draadpalen om de zijdraden onder water te kunnen weg zetten. Ter plaatse van de voor de scheepvaart beschikbare vaargeul mogen door uitstaande ankerdraden geen beperkingen in de doorvaartdiepte worden aangebracht.

Tijdens de uitvoering van het werk moeten de werkvaartuigen voorzien zijn van borden en seinlichten conform de geldende regels en voorschriften. Deze seinen moeten zodanig worden opgesteld dat geen hinder veroorzaakt wordt voor de overige scheepvaart. Dit geldt ook voor constructies en dergelijke die in het water staan. Een en ander ter beoordeling van de Divisie Havenmeester Rotterdam.

Tijdens het werk mag het overige scheepvaartverkeer niet worden gehinderd met misleidende of verblindende verlichting.

4 Aanvullende eisen van de (Rijks)havenmeester

De aannemer dient de door de met toezicht op de scheepvaart belaste medewerkers van Divisie Havenmeester (DHMR) van het Havenbedrijf Rotterdam, gegeven instructies en verkeersaanwijzingen ten aanzien van het overige scheepvaartverkeer terstond op te volgen. De Divisie Havenmeester van het Havenbedrijf Rotterdam houdt zich het recht voor om aanvullende voorwaarden te stellen indien de werkzaamheden en/of omstandigheden hiertoe aanleiding geven.

Ten behoeve van de nautische aanwijzingen en informatie dient de aannemer een plaatsbepalingraster (dambordsysteem) voor het werk op het water op te stellen en aan de Divisie Havenmeester Rotterdam te verstrekken. In dit raster dient de aannemer dagelijks de werklocaties, posities en het vaarwegbeslag van zijn werkvaartuigen aan te geven.

Tijdens slecht zicht dan wel andere ongunstige klimatologische omstandigheden moeten alle doorvaartbeperkingen i.v.m. de nautische veiligheid van het overige scheepvaartverkeer op aanwijzing van de bevoegde autoriteit van de Divisie Havenmeester Rotterdam worden opgeheven. De kosten hiervan zijn voor de aannemer, tenzij dit buiten zijn verantwoordelijkheid ligt.

Indien de aannemer de ter zake van het verkeer te water gegeven opdrachten van de door met het toezicht op de scheepvaart belaste medewerkers van de Divisie Havenmeester Rotterdam niet nakomt of de in de functionele specificaties van het Havenbedrijf Rotterdam N.V. opgenomen voorschriften niet naleeft, zal handhavend worden opgetreden.

5 Overig

In de ruimste zin moet rekening gehouden worden met de belangen van de gebruikers van terreinen en kaden, alsmede de wateroppervlakten, waar wordt gewerkt: alle door deze gebruikers voor te schrijven veiligheidsmaatregelen en voorschriften moeten door de aannemer en zijn personeel strikt worden opgevolgd.

Het bouwverkeer dient de Eurogeul zo kort mogelijk en op een door de Divisie Havenmeester Rotterdam bepaalde locatie te kruisen.

De aannemer kan geen schadeloosstelling eisen, ingeval zijn werkzaamheden op aanwijzing van de bevoegde autoriteit i.c. DHMR moeten worden gestaakt, bemoeilijkt dan wel deze worden vertraagd door slecht weer, slecht zicht. De aannemer kan tevens geen schadeloosstelling eisen voor het realiseren (volgens de gemaakte afspraken) van een ongehinderde passage voor en door de reguliere scheepvaart ter plaatse van de uit te voeren werkzaamheden.

Kapitein en/of stuurlieden zijn lokaal bekend.

In het SAMSON-model kunnen berekeningen worden uitgevoerd om de kans van aanvaring te berekenen. Dit model is door de overheid ontwikkeld. In geval van calamiteiten heeft de Divisie Havenmeester Rotterdam de bevoegdheid om "handelend te kunnen optreden". De kosten hiervan zijn voor de aannemer, tenzij dit buiten zijn verantwoordelijkheid ligt.