

BIJLAGE 3:

**Toetskader PMR-deelproject landaanwinning en
natuurcompensatie**

Aangepaste definitieve versie
5 september 2006

Toelichting

Toetskader brengt diverse randvoorwaarden samen

Voor de realisatie van het PMR-deelproject landaanwinning en natuurcompensatie gelden diverse randvoorwaarden, afkomstig uit verschillende bronnen. Dit toetskader met bijbehorende kalender van toetsmomenten is ontwikkeld om bij de verdere planontwikkeling, uitvoering en exploitatie van de landaanwinning te kunnen nagaan of de uitvoerder van het deelproject de randvoorwaarden uit de verschillende bronnen juist volgt.

Vanwege de hanteerbaarheid en om (gedeeltelijke) overlappings inzichtelijk te maken, zijn de randvoorwaarden in dit toetskader per projectonderdeel gegroepeerd. Wanneer er tussen bepaalde randvoorwaarden dwarsverbanden bestaan, is dat aangegeven. Om te kunnen herleiden naar herkomst, is bij elke randvoorwaarde vermeld uit welke bron deze afkomstig is.

Voorafgaand aan het toetskader biedt deze inleiding een kort overzicht van de status van het toetskader, van de bronnen waaruit de randvoorwaarden afkomstig zijn en van de rol van de projectminister bij het afleggen van verantwoording, onder meer aan de hand van dit toetskader, of bij de uitvoering van het project aan alle randvoorwaarden is voldaan.

Status: bindende afspraken

Dit toetskader is onderdeel van de 'uitwerkingsovereenkomst landaanwinning', waarin de projectpartners, het Rijk, de provincie Zuid-Holland, de stadsregio Rotterdam, de gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf Rotterdam, bindende afspraken hebben vastgelegd over de landaanwinning, de daarvoor benodigde zandwinning en de bijbehorende natuurcompensatie.

Uitgangspunt: PKB met bijbehorend MER

In september 2003 publiceerde het kabinet de definitieve tekst van de *Planologische Kernbeslissing-plus (PKB-plus) Mainportontwikkeling Rotterdam*. Hierin zijn de ruimtelijke reserveringen en randvoorwaarden vastgelegd voor het uitvoeren van drie deelprojecten: een landaanwinning voor een nieuw havengebied in zee met bijbehorende natuurcompensatie, nieuwe natuur- en recreatiegebieden en een serie projecten om in de bestaande haven van Rotterdam ruimte intensiever te benutten en de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren. Bij de uitvoering van het deelproject landaanwinning fungeert de PKB-plus als uitgangspunt. Voor een specificatie van de randvoorwaarden op milieugebied, verwijst de PKB-plus naar het *milieueffectrapport (MER) Landaanwinning*, dat in mei 2001 is gepubliceerd, en naar de daarin onderzochte referentieontwerpen voor de landaanwinning.

Bij deel 3 van de PKB PMR (2006) is, conform de vereisten van thans geldende wet- en regelgeving, een SMB opgesteld. Deze SMB is gebaseerd op het MER dat bij PKB-plus deel 1 is opgesteld, maar kent veelal een globaler effectbeschrijving gericht op de strategische keuzen in de PKB. De effectbeschrijving in de SMB is waar nodig en mogelijk geactualiseerd. In dit toetskader wordt op diverse plaatsen verwezen naar het MER. Deze verwijzing blijft relevant aangezien het MER gedetailleerder is dan de SMB. Daarbij wordt aangetekend dat op de punten waar de SMB meer recente informatie en kaders bevat, deze nieuwe informatie uit de SMB bepalend is voor de toetsing.

Na de vernietiging van de PKB-plus door de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State op 26 januari 2005 is een nieuw deel 3 van de PKB PMR uitgebracht. De aanpassingen die daaruit voortvloeien zijn doorvertaald naar dit toetskader.

Afspraken projectpartners in PPvE

Behalve in de PKB-plus en het bijbehorende MER hebben de projectpartners nadere afspraken over de uitvoering van de landaanwinning vastgelegd in een *publiek programma van eisen* (PPvE). Dit programma is onderdeel van een memorandum van overeenstemming over uitvoering en financiering dat de projectpartners in maart 2002 ondertekenden en vervolgens voorlegden aan de Tweede Kamer. Op 25 juni 2004 ondertekenden de projectpartners een nadere uitwerking van dit memorandum in de vorm van een bestuursakkoord, met het PPvE als bijlage. De afspraken uit dit bestuursakkoord zijn vervolgens verder gespecificeerd in een aantal uitwerkingsovereenkomsten. Dit toetskader is onderdeel van de uitwerkingsovereenkomst voor de landaanwinning.

Randvoorwaarden EU

Uitvoering van het deelproject landaanwinning heeft significant negatieve effecten op habitats en soorten die beschermd worden met de *Europese Vogel- en Habitatrichtlijn*. Uit die richtlijn, de *adviesaanvraag* en het daaropvolgende *advies van de Europese Commissie* over de wijze waarop die bij dit project moet worden gevolgd, vloeien eveneens randvoorwaarden voort voor de landaanwinning, de daarvoor benodigde zandwinning en de bijbehorende natuurcompensatie. Uitgangspunt van het advies van de Commissie is dat de relevante eisen uit de PKB-plus, zoals die zijn vermeld in de adviesaanvraag, worden gerespecteerd.

Beheervoorwaarden

Tenslotte stelt Rijkswaterstaat, directie Zuid-Holland en directie Noordzee, randvoorwaarden aan de landaanwinning vanuit zijn rol als *beheerder* van de zeekering, de kust, de omringende zeewateren inclusief de vaargeulen, en de aansluitende achterlandverbindingen.

Projectminister toetst

De minister van Verkeer en Waterstaat fungeert namens het Rijk als projectminister voor het Project Mainportontwikkeling Rotterdam en is in die hoedanigheid politiek verantwoordelijk dat de uitvoering ervan binnen de gestelde randvoorwaarden plaatsvindt, voor zover niet strijdig met de eigen verantwoordelijkheid van de bevoegde gezagen voor de volgbesluiten. Uit het publiek programma van eisen is om die reden in dit toetskader de afspraak overgenomen dat de minister in de gelegenheid gesteld wordt om de ontwerpen van de landaanwinning voordat deze naar buiten gaan in te zien en het ontwerp van de zeekering te toetsen.

Daarnaast zal de projectminister in het kader van de procedureregeling Grote Projecten regelmatig aan de Tweede Kamer verslag uitbrengen over de vorderingen van het project en de manier waarop daarbij de vastgestelde randvoorwaarden zijn gevolgd. Ook houdt de projectminister de Europese Commissie regelmatig op de hoogte van de vorderingen en met name van het daadwerkelijk optredende verlies aan beschermde natuur en van de winst die wordt geboekt met de projecten voor natuurcompensatie.

De rapportages aan de hand van dit toetskader zijn bronnen voor deze verslaglegging aan de projectminister. Afwijkingen die optreden ten opzichte van de onderbouwingen die bij de toetsmomenten uit dit toetskader zijn geleverd, moeten aan de Tweede Kamer en Europese Commissie worden gemeld en daarom tijdig voorafgaand aan elke verslaglegging aan de minister bekend worden gemaakt.

Opbouw toetskader

De opbouw van het toetskader is als volgt:

- Niveau 1: overzicht van projectonderdelen, de strekking van de daarvoor geldende randvoorwaarden en de momenten waarop die worden getoetst.
- Niveau 2: specificatie van de randvoorwaarden, de daaruit afgeleide toetsbare eisen, de toetsmomenten en de wijze van toetsing.
- Niveau 3: toetsprocedure
- Niveau 4: verklarende afbeeldingen

**Niveau 1: overzicht projectonderdelen, strekking
randvoorwaarden en toetsmomenten**

Toetskader 1^e fase PMR-deelproject landaanwinning en natuurcompensatie in het kort

<i>Projectonderdeel</i>	<i>Strekking randvoorwaarden</i>	<i>Toetsmomenten</i>
1. lokaliseren	<ol style="list-style-type: none"> landaanwinning binnen aangegeven zoekgebied zandwinning binnen aangegeven zoekgebied, verenigbaar met natuurbescherming compensatieopgave binnen aangegeven zoekgebieden 	<p>E + G + N</p> <p>B + D + H + J</p> <p>B + E + J</p>
2. ontwerpen	<ol style="list-style-type: none"> maximaal 1000 hectare uitgeefbaar haventerrein schade landaanwinning aan beschermde natuur zoveel mogelijk beperken beperkte invloed op belevingswaarde bestaande kusten voldoende bescherming tegen overstroming van de landaanwinning en omringende kusten onderhoudsbehoefte van kusten en vaarwegen zoveel mogelijk beperken voorzieningen en omstandigheden voor een veilige en vlotte scheepvaart 	<p>D + L</p> <p>B + E + G + J</p> <p>C + D</p> <p>D + E + G</p> <p>B + D + E + G + J</p> <p>D + E + K + J</p>
3. compenseren	<ol style="list-style-type: none"> tijdige en voldoende compensatie van onvermijdelijke natuurschade 	B + E + H + P
4. bouwen	<ol style="list-style-type: none"> realisatie in fasen afgestemd op marktvraag en beperking van natuurschade methoden van zandwinning die schade aan natuur zoveel mogelijk beperken realisatie met zo min mogelijk hinder voor scheepvaart, haven en omgeving monitoringprogramma's werkelijke effecten zandwinning, landaanwinning en natuurcompensatie 	<p>D + E + F + G + J</p> <p>B + D + H + J</p> <p>E + G</p> <p>C + D + M</p>
5. inrichten	<ol style="list-style-type: none"> ruimte en voorzieningen voor veilig en zo milieuvriendelijk mogelijk achterlandtransport inrichten landaanwinning als duurzaam bedrijventerrein voldoende ruimtelijke kwaliteit en recreatiemogelijkheden 	<p>C + E + L</p> <p>C + I + L</p> <p>D + E + K + L</p>
6. exploiteren	<ol style="list-style-type: none"> eenheid van beheer voor het hele havengebied landaanwinning is bestemd voor deepsea-gebonden activiteiten exploitatie en beheer zijn gericht op duurzaam gebruik van (milieu)ruimte hulpverlening, evacuatiemogelijkheden en handhaven van de veiligheid zijn gewaarborgd 	<p>A</p> <p>C + D + L</p> <p>C + D + I + L</p> <p>C + G + I + L</p>

A = uitwerkingsovereenkomsten; B = jaarlijks t.b.v rapportage aan Minister; C = MER-bestemming; D = MER-aanleg; E = ontwerp en uitvoeringsplan aannemer; F = go/no-go beslissing op basis marktvraag; G = concessievergunning(/WBR); H = ontgrondingsvergunning; I = WM/WvO-vergunning; J = monitoring; K = controle na oplevering L = Bestemmingsplan M = Monitoring N = vervolgbesluiten t.b.v. de natuurcompensatie

In vet is het hoofdtoetsmoment

Niveau 2: randvoorwaarden, toetsbare eisen, toetsmomenten en afspraken over wijze van toetsen per projectonderdeel

1.1 Lokaliseren: landaanwinning binnen aangegeven zoekgebied

Randvoorwaarden

Beslissing van wezenlijk belang 2: een landaanwinning ten behoeve van haven- en industrieterrein wordt mogelijk gemaakt in het gebied dat begrensd wordt door de Euro-Maasgeul in het noorden, de verlengde demarcatielijn in het zuiden en in het westen door de lijnen zoals aangeduid op figuur 3.1.

Bron: 1. PKB. [1]

Beslissing van wezenlijk belang 3: de huidige demarcatielijn zal - conform het vigerend streekplan Ruimtelijk Plan Rotterdam 2020 - in west-zuidwestelijke richting worden verlengd (zie figuur 3.1), hetgeen betekent dat in de Haringvlietmond direct ten zuiden van deze lijn geen landaanwinning voor een haven- en industrieterrein is toegestaan.

Bron: 1. PKB. [2]

Relatie met andere randvoorwaarden

2.2 Schade landaanwinning aan beschermde natuur zoveel mogelijk beperken.

3.1 Tijdige en voldoende compensatie van onvermijdelijke natuurschade.

Toetsbare eisen

1. De gehele uiteindelijk beoogde landaanwinning blijft binnen de aangegeven lijnen (PKB). [1.2 - 2.1]

Toetsmomenten

Voorontwerp Havenbedrijf (B) + ontwerp en uitvoeringsplan aannemer (F) + go/no-go beslissing op basis marktvrage (G) + concessievergunning (H) + controle na oplevering (M).

Afspraken over wijze van toetsen

Het Havenbedrijf Rotterdam toont aan de hand van het definitieve ontwerp van de gehele landaanwinning de ligging binnen het vastgestelde zoekgebied. Het Havenbedrijf Rotterdam levert daarvoor een kaart met coördinaten.

1.2 Lokaliseren: zandwinning binnen aangegeven zoekgebied, verenigbaar met natuurbescherming

Randvoorwaarden

Beslissing van wezenlijk belang 10: in figuur 3.2 is het gebied aangegeven waar het voor de landaanwinning benodigde ophoogzand zal worden gewonnen, daarbij in aanmerking nemende dat ook zand mag worden benut dat als bijproduct vrijkomt bij werken ter waarborging van de toegankelijkheid van de Rotterdamse haven, zoals verbreding en verdieping van de vaargeul of bij de eventuele winning van beton- en metselzand (waarvoor een aparte procedure geldt). De zeewaartse begrenzing van het gebied voor zandwinning wordt gevormd door een straal van 30 kilometer vanuit het midden van de zuidrand van de referentieontwerpen voor een landaanwinning. De landwaartse begrenzing wordt gevormd door de 2 kilometer-lijn zeewaarts van de doorgaande - 20 m NAP-dieptelijn. Eventuele aantasting van in het zoekgebied voorkomende beschermde habitats en/of beschermde soorten en/of Natura 2000 gebieden wordt maximaal voorkomen. Resterende aantasting wordt gecompenseerd.

Bron: 1. PKB. [9]

Beslissing van wezenlijk belang 11: voor grootschalige zandwinning (>10 miljoen m³) is geen maximale ontgrondingsdiepte vastgesteld. Ten behoeve van de vergunningverlening wordt een uitvoerings-MER opgesteld, waarbij aandacht wordt besteed aan de mogelijkheid van combinatie met de winning van grof zand ten behoeve van de bereiding van beton- en metselzand. De ontgrondingsdiepte, de winlocaties en de uitvoeringstechniek voor de grootschalige zandwinning worden vastgesteld in de ontgrondingsvergunning.

Bron: 1. PKB. [10]

Relatie met andere randvoorwaarden

2.2 Schade landaanwinning aan beschermde natuur zoveel mogelijk beperken.

4.2 Methoden van zandwinning die schade aan natuur zoveel mogelijk beperken.

Toetsbare eisen

1. Zandwinning vindt plaats binnen het aangegeven zoekgebied en als bijproduct van verruiming van vaarwegen of de winning van beton- en metselzand (PKB). [9]
2. Zandwinning op plaatsen binnen het zoekgebied waar als gevolg daarvan significant negatieve effecten kunnen optreden op beschermde habitats en/of beschermde soorten en/of op Natura 2000 gebieden (PKB en Vogel- en Habitatrichtlijn), dient maximaal voorkomen te worden. [9 - 24]
3. De eventueel noodzakelijke natuurcompensatie als gevolg van de zandwinning zal zo veel mogelijk worden afgestemd op de compenserende maatregelen welke voortvloeien uit de landaanwinning, om te borgen dat er sprake is van een samenhangend pakket.

Toetsmomenten

Jaarlijks t.b.v rapportage aan EU/MIN VenW/TK (C) + MER-aanleg (E) + ontgrondingsvergunning (I) + monitoring tijdens uitvoering (L).

Afspraken over wijze van toetsen

Het Havenbedrijf Rotterdam toont aan de hand van het MER-aanleg voor de gehele landaanwinning de locatie van de benodigde zandwinning binnen het vastgestelde zoekgebied en onderbouwt dat er bij zandwinning op die locatie geen significant negatieve effecten op beschermde natuur optreden. De onderbouwing is onderdeel van de aanvraag voor de ontgrondingsvergunning.

Controle en zonodig bijstellen tijdens de uitvoering, conform de randvoorwaarde 'Monitoren werkelijke effecten zandwinning, landaanwinning en natuurcompensatie'.

1.3 Lokaliseren: compensatieopgave binnen aangegeven zoekgebieden

Randvoorwaarden

Beslissing van wezenlijk belang 15: voor de compensatie van het verlies aan zeenatuur wordt een zeereservaat mogelijk gemaakt van circa 31.250 hectare in de Voordelta met een aanwijzingsbesluit, een beheersplan en de verlening van een vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet 1998. Als uit onderzoek vooraf en monitoring tijdens of na de instelling blijkt dat het reservaat minder groot hoeft te zijn, zal de te realiseren omvang worden bijgesteld. In het zeereservaat worden gebruiksfuncties, die substantieel negatieve effecten hebben op mariene natuurwaarden, verboden of beperkt en wordt een aantal beheersmaatregelen getroffen. Het zeereservaat wordt mogelijk gemaakt op de locatie in de Voordelta als aangegeven in figuur 3.3.

Bron: 1. PKB en 5. Advies EC. [14]

Beslissing van wezenlijk belang 16: voor de compensatie van de effecten van landaanwinning op open droog duin worden voor de Delflandse kust - aansluitend aan de zeekant van het bestaande duingebied - duinen met strand mogelijk gemaakt met een omvang van maximaal 100 ha. Deze duinen worden mogelijk gemaakt op de locatie zoals aangegeven op figuur 3.4. In combinatie met het open droog duin worden ook natte duinvalleien mogelijk gemaakt.

Bron: 1. PKB en 5. Advies EC. [15]

Beslissing van wezenlijk belang 17: voor de compensatie van het kwaliteitsverlies van de zeereep op Voorne en Goeree wordt nieuwe zeereep mogelijk gemaakt. Bij de Brouwersdam wordt een zeereep met een omvang van maximaal 15 ha mogelijk gemaakt op de noordelijke locatie, aangegeven in figuur 3.5. Op de kust van de landaanwinning wordt een zeereep met een omvang van maximaal 8 ha mogelijk gemaakt.

Bron: 1. PKB en 5. Advies EC. [16]

Relatie met andere randvoorwaarden

2.2 Schade landaanwinning aan beschermde natuur zoveel mogelijk beperken.

3.1 Tijdige en voldoende compensatie van onvermijdelijke natuurschade.

Toetsbare eisen

1. Het zeereservaat is gelokaliseerd binnen het aangegeven zoekgebied en heeft voldoende omvang om per fase van de landaanwinning de verwachte schade aan beschermde zeenatuur te compenseren (PKB en Advies EC). Het zeereservaat is verenigbaar met het Europese visserijbeleid (Advies EC). [14.1 - 22]
2. De duincompensatie is gelokaliseerd binnen het aangegeven zoekgebied en heeft voldoende omvang om de verwachte schade van de gehele landaanwinning aan beschermde duinnatuur te compenseren (PKB en Advies EC). [15.1]
3. De zeereepcompensatie is gelokaliseerd binnen het aangegeven zoekgebied en heeft voldoende omvang om de verwachte schade van de gehele landaanwinning aan beschermde zeereepnatuur te compenseren (PKB en Advies EC). [16.1]

Toetsmomenten

Jaarlijks t.b.v rapportage aan EU/MINVenW/TK op basis van MER(C) + MER-aanleg (E) + monitoring tijdens uitvoering (K). Het Rijk moet compensatieplan maken; deze dient in de praktijk aan te sluiten op het bouwtempo, dan wel andersom.

Afspraken over wijze van toetsen

Aan de hand van het definitieve ontwerp van de gehele landaanwinning en het MER-aanleg onderbouwen Havenbedrijf Rotterdam en het Rijk dat de ligging en omvang van de benodigde natuurcompensaties voldoet aan de eisen.

Het Havenbedrijf Rotterdam toont aan dat de effecten van het definitieve ontwerp van de landaanwinning, die bepalend zijn voor de omvang van de compensatie, niet groter zijn dan waar de randvoorwaarden van de PKB op zijn gebaseerd. Daarnaast tonen het Havenbedrijf en het Rijk aan dat de effecten per fase van de landaanwinning worden gecompenseerd door het zeereservaat en dat de totale som van de activiteiten binnen de fysieke grenzen van het zeereservaat gecompenseerd kunnen worden.

Het Rijk toont aan de hand van een kaart met coördinaten aan dat het definitieve ontwerp van de duincompensatie binnen het vastgestelde zoekgebied ligt.

Het Rijk toont aan de hand van een kaart met coördinaten aan dat het definitieve ontwerp van de zeeoevercompensatie binnen het vastgestelde zoekgebied ligt.

2.1 Ontwerpen: maximaal 1000 hectare uitgeefbaar haventerrein

Randvoorwaarden

Beslissing van wezenlijk belang 2: het beoogde resultaat van het deelproject landaanwinning is een nieuw haven- en industrieterrein in de Noordzee van ten hoogste 1000 hectare netto uitgeefbaar haven- en industrieterrein, aansluitend op het bestaande havengebied (de Maasvlakte).
Bron: 1. PKB. [1]

Relatie met andere randvoorwaarden

2.2 Schade landaanwinning aan beschermde natuur zoveel mogelijk beperken.

Toetsbare eisen

1. De totale omvang van de netto uitgeefbare haven- en industrieterreinen op de uiteindelijk beoogde landaanwinning is kleiner dan of gelijk aan 1000 hectare (PKB). [1.1]

Toetsmomenten

MER-bestemming (D) + go/no-go beslissing op basis marktvraag (G) + concessievergunning (H).

Afspraken over wijze van toetsen

Het Havenbedrijf Rotterdam toont aan de hand van het definitieve ontwerp van de gehele landaanwinning de omvang van de netto uitgeefbare haven- en industrieterreinen. Het Havenbedrijf Rotterdam levert daarvoor een kaart met coördinaten.

2.2. Ontwerpen: schade landaanwinning aan beschermde natuur zoveel mogelijk beperken

Randvoorwaarden

Beslissing van wezenlijk belang 7: de negatieve milieueffecten van het uiteindelijke ontwerp voortvloeiend uit het projectenspoor moeten kleiner zijn dan (of gelijk zijn aan) de milieueffecten van de twee referentieontwerpen, zoals geïnventariseerd in het SMB.

Bron: 1. PKB en 5. Advies EC. [6]

Beslissing van wezenlijk belang 12: Mitigerende maatregelen:

- mitigatie van de afname van de lengte kustzee door aanleg van minimaal overeenkomstige lengte zachte zeewering inclusief onderwateroever aan de landaanwinning;
- mitigatie van de mogelijke afname van de invloed van de zeedynamiek op de duinen bij Voorne en Goeree door niet toe te staan dat het operationele ontwerp voor de landaanwinning een groter negatief effect op de duinen heeft dan de referentieontwerpen. Dit zal middels een effectenstudie aangetoond moeten worden;

Bron: 1. PKB 4. Vogel- en Habitatrichtlijn 5. Advies EC. [11]

Beslissing van wezenlijk belang 13: het operationele ontwerp voor de landaanwinning, dat in het projectenspoor tot stand komt, dient binnen de randvoorwaarden voor mitigatie te blijven. Daarnaast moet worden gestreefd naar zo mogelijk verdergaande mitigerende maatregelen voor natuur.

Bron: 1. PKB 4. Vogel- en Habitatrichtlijn 5. Advies EC. [12]

Relatie met andere randvoorwaarden

- 1.1 Landaanwinning binnen aangegeven zoekgebied.
- 1.2 Zandwinning binnen aangegeven zoekgebied, verenigbaar met natuurbescherming.
- 2.1 Maximaal 1000 hectare uitgeefbaar haventerrein.
- 2.5 Onderhoudsbehoefte van kusten en vaarwegen zoveel mogelijk beperken.
- 3.1 Tijdige en voldoende compensatie van onvermijdelijke natuurschade.
- 4.1 Realisatie in fasen afgestemd op marktvrage en beperking van natuurschade.
- 4.2 Methoden van zandwinning die schade aan natuur zoveel mogelijk beperken.
- 4.4 Monitoren werkelijke effecten zandwinning, landaanwinning en natuurcompensatie.

Toetsbare eisen

1. Het ruimtebeslag van de landaanwinning boven de gemiddelde hoogste waterstand is in ieder geval niet groter dan bij de referentieontwerpen (MER). [6.2.1]
2. Het verlies aan kustzee is beperkt door aanleg van een minimaal overeenkomstige lengte zachte zeewering inclusief onderwateroever aan de landaanwinning (PKB en Advies EC). De effecten van zandsuppleties voor de zachte zeewering zijn minimaal door deze te beperken tot maximaal eenmaal per jaar en door gebruik van zand dat niet teveel afwijkt van het materiaal dat van nature ter plaatse voorkomt (MER). [11.1 - 6.2.2]

3. Een mogelijke afname van de invloed van de zeedynamiek op de duinen bij Voorne en Goeree is beperkt door niet toe te staan dat het operationele ontwerp voor de landaanwinning een groter negatief effect op de duinen heeft dan de referentieontwerpen (PKB en Advies EC). Verondieping en afscherming van de Haringvlietmond is beperkt. De effecten zijn in ieder geval niet groter dan bij de referentieontwerpen (MER). [11.2 - 6.2.3 - 6.2.4]
4. Omvang en diepte van de ontgrondingskuil, die ontstaat door stromingen bij de landaanwinning, zijn beperkt (MER). De lay-out van de buitencontour biedt optimale condities om de ontgrondingskuil zo klein mogelijk te houden. De oppervlakte van de resulterende ontgrondingskuil, voorzover sprake is van habitatype 1110, is gecompenseerd in het zeereservaat. [6.2.5]
5. Er zijn zo mogelijk verdergaande mitigerende maatregelen voor natuur (PKB en Vogel- en Habitatrichtlijn). [12.2]

Toetsmomenten

Voorontwerp Havenbedrijf (B) + jaarlijks t.b.v rapportage aan EU/MIN VenW//TK (C) + MER-aanleg (E) + ontwerp en uitvoeringsplan aannemer (F) + monitoring tijdens uitvoering (K) + oplevering (L).

Afspraken over wijze van toetsen

Het Havenbedrijf Rotterdam onderbouwt aan de hand van het definitieve ontwerp en kaarten met dwarsprofiel van de gehele landaanwinning de wijze waarop is voldaan aan de eisen voor beperken (mitigatie) van natuurschade. Onderdelen van de onderbouwing zijn opgave van de korrelgrootte van het zand van de zachte zeevering en opgave van de suppletiebehoefte van de zachte zeevering op basis van morfologische onderzoeken. Onderbouwing wordt onder meer geleverd aan de hand van het MER-aanleg.

Beperking van de mogelijke afname van de invloed van de zeedynamiek op de duinen bij Voorne en Goeree door niet toe te staan dat het operationele ontwerp voor de landaanwinning een groter negatief effect op de duinen heeft dan de referentieontwerpen wordt met een effectenstudie aangetoond (PKB en Advies EC).

Controle en zonodig bijstellen van het project tijdens de uitvoering, conform de randvoorwaarde 'Monitoren werkelijke effecten zandwinning, landaanwinning en natuurcompensatie'.

2.3 Ontwerpen: beperkte invloed op belevingswaarde bestaande kusten

Randvoorwaarden

Beslissing van wezenlijk belang 7: de negatieve milieueffecten van het uiteindelijke ontwerp voortvloeiend uit het projectenspoor moeten kleiner zijn dan (of gelijk zijn aan) de milieueffecten van de twee referentieontwerpen, zoals geïnventariseerd in het SMB.

Bron: 1. PKB. [6]

Relatie met andere randvoorwaarden

2.5 Onderhoudsbehoefte van kusten en vaarwegen zoveel mogelijk beperken.

5.2 Inrichten landaanwinning als duurzaam bedrijventerrein.

Toetsbare eisen

1. De ervaring van openheid langs de bestaande kust neemt niet meer dan beperkt af (MER). [6.6.1]
2. De structuur en samenhang van het bestaande landschap neemt niet meer dan beperkt af (MER). [6.6.2]

Toetsmomenten

MER-bestemming (D) + MER-aanleg (E).

Afspraken over wijze van toetsen

Het Havenbedrijf Rotterdam toont aan de hand van het definitieve ontwerp van de gehele landaanwinning dat aan de eisen is voldaan. De toets wordt uitgevoerd op de manier zoals beschreven in het MER Landaanwinning.

2.4 Ontwerpen: voldoende bescherming tegen overstroming van de landaanwinning en omringende kusten

Randvoorwaarden

Beslissing van wezenlijk belang 7: de negatieve milieueffecten van het uiteindelijke ontwerp voortvloeiend uit het projectenspoor moeten kleiner zijn dan (of gelijk zijn aan) de milieueffecten van de twee referentieontwerpen, zoals geïnventariseerd in het SMB.

Bron: 1. PKB. [6]

De hoogteligging van de landaanwinning is in verband met de kustveiligheid minimaal gebaseerd op een overschrijdingskans van eens per 10.000 jaar.

Bron: 2. MER en 3. PPvE. [6.1.3 - 31]

Marginale invloed van de landaanwinning op noodzaak tot versterken van zeeweringen in Nederland. De reserve aan veiligheid mag nauwelijks worden beïnvloed.

Bron: 2. MER. [6.1.2]

Het ontwerp moet rekening houden met de veerkracht van het kuststelsel en moet grotere belastingen (o.a. door seiches op de stormvloedkering Nieuwe Waterweg) minimaliseren.

Bron: 3. PPvE. [32]

Relatie met andere randvoorwaarden

2.5 Onderhoudsbehoefte van kusten en vaarwegen zoveel mogelijk beperken.

Toetsbare eisen

1. De overstromingskans van de landaanwinning is niet groter dan gemiddeld 1:10.000 per jaar (MER en PPvE). [6.1.3 - 31]
2. De sterkte van de zeeweringen voldoet aan de geldende normen (RWS). [57.7]
3. De invloed van de landaanwinning op de belasting van de stormvloedkering Nieuwe Waterweg door seiches, op de basispeilen kust en op extreem golfklimaat (MER) is beperkt (MER en PPvE). [6.1.2 - 32]

Toetsmomenten

MER-aanleg (E) + ontwerp en uitvoeringsplan aannemer (F) + Concessievergunning/WBR (H).

Afspraken over wijze van toetsen

Het Havenbedrijf Rotterdam onderbouwt aan de hand van het definitieve ontwerp van de gehele landaanwinning hoe aan de eisen is voldaan. De onderbouwing gaat in op seiches, zettingstijd en golfbelasting. De effecten worden aangetoond in het MER-aanleg en bij de concessieverlening.

Voor seiche-effect geldt dat de extra invloed op het verval bij de stormvloedkering Nieuwe Waterweg kleiner dan 5% is. De invloed op het basispeil is kleiner dan 5 cm. De invloed op het golfklimaat blijft beperkt tot een maximale toename van 5 cm in de maatgevende significante golfhoogte.

2.5 Ontwerpen: onderhoudsbehoefte van kusten en vaarwegen zoveel mogelijk beperken

Randvoorwaarden

Beslissing van wezenlijk belang 7: de negatieve milieueffecten van het uiteindelijke ontwerp voortvloeiend uit het projectenspoor moeten kleiner zijn dan (of gelijk zijn aan) de milieueffecten van de twee referentieontwerpen, zoals geïnventariseerd in het SMB.

Bron: 1. PKB. [6]

De invloed van het ontwerp op het kustonderhoud in de omgeving en de nodige zandsuppletie om de veiligheid te handhaven moet minimaal zijn. Het ontwerp van de kust van de landaanwinning zelf moet eveneens zodanig zijn dat de behoefte aan zandsuppletie voor de kustveiligheid minimaal is.

Bron: 3. PPvE. [32]

Relatie met andere randvoorwaarden

2.2 Schade landaanwinning aan beschermde natuur zoveel mogelijk beperken.

2.4 Voldoende bescherming tegen overstroming van de landaanwinning en omringende kusten.

2.6 Voorzieningen en omstandigheden voor een veilige en vlotte scheepvaart.

4.4 Monitoren werkelijke effecten zandwinning, landaanwinning en natuurcompensatie.

Toetsbare eisen

1. De behoefte aan zandsuppletie voor de kustvakken Delfland, Goeree en Voorne neemt ten opzichte van de autonome ontwikkeling per kustvak niet meer toe dan met 100.000 m³ per jaar (MER, PPvE en RWS). [6.1.1 - 32 - 57]
2. De behoefte aan zandsuppletie voor de landaanwinning zelf is niet groter dan de suppletiebehoefte voor de zachte zeewering van de huidige Maasvlakte en in frequentie beperkt tot maximaal eenmaal per jaar (PPvE en RWS). [32 - 57] De onderhoudskosten voor de harde zeewering blijven beperkt.
3. De toename van de aanzanding van de Maasgeul is minder dan 100%. De toename van de aanslibbing van de oostelijke havens is minder dan 10% (MER). De gevolgen van extra onderhoudsbaggerwerk voor de scheepvaart blijven beperkt (RWS). [6.1.5 - 56.3]

Toetsmomenten

jaarlijks t.b.v rapportage aan EU/MINVenW/TK (C) + MER-aanleg (E) + ontwerp en uitvoeringsplan aannemer (F) + concessievergunning/WBR (H) + monitoring tijdens uitvoering (K).

Afspraken over wijze van toetsen

Het Havenbedrijf Rotterdam toont bij de oplevering van het ontwerp aan de hand van het MER-aanleg de beperkte effecten aan van de landaanwinning op de onderhoudsbehoefte van kusten en vaarwegen.

Voor alle aspecten die een relatie hebben met baggeren, onderhoud zeewering en zandwinning wordt aan de hand van het uiteindelijke ontwerp een integrale beschouwing gemaakt van effecten en kosten. Aan de hand van deze beschouwing toont het Havenbedrijf Rotterdam aan dat tussen effecten en kosten van aanleg en onderhoud een optimale balans is gevonden.

Controle tijdens de uitvoering, conform de randvoorwaarde 'Monitoren werkelijke effecten zandwinning, landaanwinning en natuurcompensatie'.

2.6 Ontwerpen: voorzieningen en omstandigheden voor een veilige en vlotte scheepvaart

Randvoorwaarden

Beslissing van wezenlijk belang 8: voor de toegang voor de zeevaart en de verbinding voor de binnenvaart naar het achterland wordt zodanig ruimte gereserveerd en zodanig maatregelen genomen dat de huidige veilige afwikkeling van de scheepvaart in combinatie met een vlotte bereikbaarheid voor de bestaande en nieuwe havengebieden blijft gehandhaafd.

Bron: 1. PKB en 3. PPvE. [7 - 26]

Beslissing van wezenlijk belang 7: de negatieve milieueffecten van het uiteindelijke ontwerp voortvloeiend uit het projectenspoor moeten kleiner zijn dan (of gelijk zijn aan) de milieueffecten van de twee referentieontwerpen, zoals geïnventariseerd in het SMB.

Bron: 1. PKB. [6]

Het ontwerp van de landaanwinning moet geschikt zijn om (zodanige aanpassingen te maken dat het mogelijk is) schepen van minstens 19 meter diepgang te ontvangen

Bron 3. PPvE [27]

Een integrale veiligheidsbeschouwing van de nautische toegang is vereist.

Bron 3. PPvE [27]

Het golfklimaat en de stroomsnelheid zijn acceptabel voor een veilige en betrouwbare nautische dienstverlening, een goede bereikbaarheid voor binnenvaartschepen en een commercieel verantwoorde op- en overslag aan de kade.

Bron: 3. PPvE [28].

Binnenvaartwegen zijn geschikt voor 6-bakduwvaart en hebben ook bij hoog water een doorvaarhoogte conform Rijnvaarhoogte.

Bron: 3. PPvE [29]

Er moet een heldere ruimtelijke structuur zijn van de vaarwegen met een daarop toegesneden verkeersbegeleiding.

Bron: 3. PPvE [30]

Het systeem van verkeersbegeleiding blijft tenminste op het huidige niveau gehandhaafd en wordt in aansluiting op het huidige systeem uitgebreid voor de nieuwe haven.

Bron: 3. PPvE [30]

Er moet voldoende ruimte worden gereserveerd voor goede aansluiting van de landaanwinning op de bestaande infrastructuur van de binnenvaart.

Bron: 3. PPvE [33]

Relatie met andere randvoorwaarden

- 2.5 Onderhoudsbehoefte van kusten en vaarwegen zoveel mogelijk beperken.
- 4.3 Realisatie met zo min mogelijk hinder voor scheepvaart, haven en omgeving.
- 4.4 Monitoren werkelijke effecten zandwinning, landaanwinning en natuurcompensatie.
- 5.1 Ruimte en voorzieningen voor veilig en zo milieuvriendelijk mogelijk achterlandtransport.
- 5.2 Inrichten landaanwinning als duurzaam bedrijventerrein.
- 6.2 Landaanwinning is in principe bestemd voor deepsea-gebonden activiteiten.
- 6.3 Exploitatie en beheer zijn gericht op duurzaam gebruik van (milieu)ruimte.
- 6.4 Hulpverlening, evacuatiemogelijkheden en handhaven van de veiligheid zijn gewaarborgd.

Toetsbare eisen

1. Het bestaande havengebied blijft even veilig bereikbaar voor zeevaart en binnenvaart als in de huidige situatie (PKB, PPvE en RWS). De veiligheid voor de scheepvaart van, naar en in het nieuwe havengebied is minimaal gelijk aan de situatie in de bestaande haven (PKB).
[26 - 7.1 - 7.2 - 7.3 - 56.1 - 56.2 - 27.1 - 27.2 - 28.1 - 28.2 - 29 - 30 - 30.1 - 30.2]
2. Er ontstaan als gevolg van de landaanwinning geen overschrijdingen van het plaatsgebonden risico en van de indicatieve waarden van het groepsrisico voor de externe veiligheid van de nautische toegang tot de haven.
3. De haven blijft ook na de uitbreiding vlot bereikbaar. De op- en overslagmogelijkheden zijn commercieel verantwoord (PKB en PPvE).
 - Vertraging door omvaren en andere scheepvaart heeft een beperkte invloed op de potentiële groei van het marktaandeel van de haven.
 - Er ontstaat geen commercieel relevante extra downtime door golven en stroom voor zeeschepen.
 - De downtime voor binnenvaartcontainerschepen en binnenvaarttankers door golfklimaat en stroom is maximaal 2% (nu minder dan 1% op bestaande Maasvlakte).
 - De extra stroomsnelheden door seiches zijn maximaal 0,2 meter per seconde (MER).
 - De diepgang van de hoofdvaargeulen is, wanneer nodig, aan te passen voor zeeschepen met een diepgang van 19 meter. Bij kademuren is de diepgang uitkomst van overleg tussen Havenbedrijf en gebruiker.
 - Binnenvaartwegen zijn geschikt voor 6-baksduwvaart en hebben ook bij hoog water een doorvaarthoogte conform Rijnvaarthoogte (PPvE).
[7.1 - 7.2 - 7.3 - 6.1.4 - 26 - 27 - 27.1 - 28 - 28.1 - 28.2 - 29 - 29.1 - 29.2]

Toetsmomenten

Uitwerkingsovereenkomsten (A) + voorontwerp Havenbedrijf (B) + MER-aanleg (E) + ontwerp en uitvoeringsplan aannemer (F) + Concessievergunning/WBR (H) + controle na oplevering (L) + monitoring jaarlijks tijdens exploitatie, tot einde project (N).

Afspraken over wijze van toetsen

Het Havenbedrijf Rotterdam onderbouwt op basis van een nautisch onderzoeksprogramma de wijze waarop aan de veiligheidseisen wordt voldaan. Deze onderzoeken geven voldoende inzicht in de nautische veiligheidsaspecten (voor de ontwerpfase van buitencontour/haveningang). De onderbouwing van de veiligheid bevat een uitsplitsing naar scheepsklassen. De resultaten van de onderzoeksprogramma's zijn beoordeeld door experts die door het Rijk zijn goedgekeurd.

De nautische onderzoeken tonen aan dat de scheepvaart nautische veilig is: "In het geval er meerdere verkeersdeelnemers zijn geldt dat het verkeersbeeld veilig is indien (i) de deelnemers op de hoogte zijn van elkaars bestemming (ii) er voor de deelnemers voldoende manoeuvreerruimte beschikbaar is en (iii) de manoeuvres gecontroleerd worden voltooid." (Notitie 'Nautische veiligheid en bereikbaarheid doorsteekvariant', HbR, 29-1-2004).

Uitgangspunt is dat de aanpassingen in de infrastructuur en beheersmaatregelen die nodig zijn om de veiligheid in de eindfase van de landaanwinning te garanderen, zijn verwezenlijkt voordat de onveilige situatie ontstaat.

Het systeem van verkeersbegeleiding blijft tenminste op het huidige niveau gehandhaafd en wordt in aansluiting op het huidige systeem uitgebreid voor de nieuwe haven.

Voor de nautische toegang tot de landaanwinning wordt aan de hand van het ontwerp een integrale veiligheidsbeschouwing opgesteld voor het plaatsgebonden risico en groepsrisico rond het vervoer van gevaarlijke stoffen en voor nautische veiligheid. De risicocontouren van de nautische toegang voldoen aan de vigerende normen voor plaatsgebonden risico en groepsrisico.

Het Havenbedrijf Rotterdam onderbouwt aan de hand van een stromingsmodel en een seichemodel dat golfvorming en stromingen verenigbaar zijn met een veilige en vlotte scheepvaart. Voor het aantonen van stroomsnelheden door seiches is een extra berekening met een seichemodel opgenomen.

Het Havenbedrijf onderbouwt als onderdeel van het nautische onderzoeksprogramma de vlotte bereikbaarheid van bestaande en nieuwe haven. Het Havenbedrijf levert een voorstel voor de binnenvaartontsluiting van de landaanwinning, waarover met binnenvaartpartijen overleg is gevoerd. Het Havenbedrijf geeft tevens aan of en wanneer capaciteitsproblemen op het Hartelkanaal te verwachten zijn en presenteert voor wanneer dat het geval is een onderbouwde oplossing. Daarnaast levert het Havenbedrijf Rotterdam ramingen voor verkeersintensiteiten op de verbindingen voor de zeescheepvaart en binnenvaart. In het MER-aanleg levert het Havenbedrijf de benodigde kwantitatieve risicoanalyses ter beoordeling van de externe veiligheid van de nautische toegang, gebaseerd op het ontwerp van de landaanwinning met bijbehorende inrichtingsscenario's.

Tijdens het gebruik van de landaanwinning monitort het Havenbedrijf de veiligheid op basis van een monitoringplan, teneinde vast te stellen of de veiligheid voldoet aan de MER-eis dat het aantal ongevallen niet mag toenemen.

3.1 Compenseren: tijdige en voldoende compensatie van onvermijdelijke natuurschade

Randvoorwaarden

Beslissing van wezenlijk belang 14: conform de nationale en Europese regelgeving zullen de natuurlijke kenmerken van de speciale beschermingszones, die significant negatieve effecten ondervinden van de aanleg van de landaanwinning worden gecompenseerd. Besluiten over de uitvoering van (fasen van) de landaanwinning dienen vergezeld te gaan van een besluit over compenserende maatregelen.

Bron: 1. PKB en 5. Advies EC. [13 - 19]

Beslissing van wezenlijk belang 15: voor de compensatie van het verlies aan zeenatuur wordt een zeereservaat mogelijk gemaakt van circa 31.250 hectare in de Voordelta met een aanwijzingsbesluit, een beheersplan en de verlening van een vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet 1998. Als uit onderzoek vooraf en monitoring tijdens of na de instelling blijkt dat het reservaat minder groot hoeft te zijn, zal de te realiseren omvang worden bijgesteld. In het zeereservaat worden gebruiksfuncties, die substantieel negatieve effecten hebben op mariene natuurwaarden, verboden of beperkt en wordt een aantal beheersmaatregelen getroffen.

Bron: 1. PKB en 5. Advies EC. [14]

Beslissing van wezenlijk belang 16: voor de compensatie van de effecten van landaanwinning op open droog duin worden voor de Delflandse kust - aansluitend aan de zee kant van het bestaande duingebied - duinen met strand mogelijk gemaakt met een omvang van maximaal 100 ha. In combinatie met het open droog duin worden ook natte duinvalleien mogelijk gemaakt.

Bron: 1. PKB en 5. Advies EC. [15]

Beslissing van wezenlijk belang 17: voor de compensatie van het kwaliteitsverlies van de zeereep op Voorne en Goeree wordt nieuwe zeereep mogelijk gemaakt. Bij de Brouwersdam wordt een zeereep met een omvang van maximaal 15 hectare mogelijk gemaakt op de noordelijke locatie, aangegeven in figuur 3.5. Op de kust van de landaanwinning wordt een zeereep met een omvang van maximaal 8 hectare mogelijk gemaakt.

Bron: 1. PKB en 5. Advies EC. [16]

Relatie met andere randvoorwaarden

- 1.3 Compensatieprojecten binnen aangegeven zoekgebieden.
- 2.2 Schade landaanwinning aan beschermde natuur zoveel mogelijk beperken.
- 2.5 Onderhoudsbehoefte van kusten en vaarwegen zoveel mogelijk beperken.
- 4.2 Methoden van zandwinning die schade aan natuur zoveel mogelijk beperken.
- 4.4 Monitoren werkelijke effecten zandwinning, landaanwinning en natuurcompensatie.

Toetsbare eisen

1. Het zeereservaat heeft voldoende omvang om per fase van de landaanwinning de verwachte schade aan beschermde zeenatuur te compenseren. (PKB en Advies EC). Het zeereservaat is verenigbaar met het Europese visserijbeleid (Advies EC). [14.1 - 14.2 - 14.3 - 21.1 - 22]
2. De duincompensatie heeft voldoende omvang om de verwachte schade van de gehele landaanwinning aan beschermde duinnatuur te compenseren. (PKB en Advies EC). [15.1 - 21.2]
3. De zeereepcompensatie heeft voldoende omvang om de verwachte schade van de gehele landaanwinning aan beschermde zeereepnatuur te compenseren. (PKB en Advies EC). [16.1 - 16.2 - 16.3 - 21.3]

Toetsmomenten

Uitwerkingsovereenkomsten (A) + jaarlijks t.b.v rapportage aan EU/MINVenW/TK (C) + MER-aanleg (E) + ontwerp en uitvoeringsplan aannemer (F) + concessievergunning/WBR (H) + vervolgbesluiten t.b.v. de natuurcompensatie (O).

Afspraken over wijze van toetsen

Aan de hand van het definitieve ontwerp van de gehele landaanwinning en het MER-aanleg onderbouwen het Havenbedrijf Rotterdam en het Rijk dat de omvang van de benodigde natuurcompensaties voldoet aan de eisen.

Het Havenbedrijf Rotterdam toont aan de hand van de effecten van het definitieve ontwerp van de landaanwinning aan wat de benodigde omvang van de natuurcompensaties moet zijn.

Het Rijk toont aan de hand van het ontwerp, uitvoeringsplan en beheerplan van de natuurcompensaties aan dat omvang, realisatietijdstip en invulling van de compensaties in overeenstemming zijn met de eisen.

Controle en zonodig bijstellen van de maatregelen tijdens de uitvoering, conform de randvoorwaarde 'Monitoren werkelijke effecten zandwinning, landaanwinning en natuurcompensatie'.

4.1 Bouwen: realisatie in fasen afgestemd op marktvraag en beperking natuurschade

Randvoorwaarden

Beslissing van wezenlijk belang 9: er dient te worden gestreefd naar maximale flexibiliteit van de uitvoering van de landaanwinning. Dit betekent een fasering van de aanleg die is afgestemd op de feitelijke marktvraag naar ruimte.

Bron: 1. PKB. [8]

Relatie met andere randvoorwaarden

2.2 Schade landaanwinning aan beschermde natuur zoveel mogelijk beperken.

5.2 Inrichten landaanwinning als duurzaam bedrijventerrein.

6.3 Exploitatie en beheer zijn gericht op duurzaam gebruik van (milieu)ruimte.

Toetsbare eisen

1. Uitvoering van de landaanwinning kan gebeuren in fasen, inspelend op de feitelijke ontwikkeling van de vraag naar haven- en industrieterreinen (PKB). [8.1]
2. Binnen de fasering van de landaanwinning blijven de mogelijkheden voor clustering van bedrijfsactiviteiten en voor de doorgroei van deze clusters gewaarborgd (PKB). [8.2]
3. Toekomstige uitbreiding van de landaanwinning blijft technisch mogelijk (PKB). [8.4]
4. Ongefaseerde aanleg is mogelijk indien wordt aangetoond dat dit geen nadeliger effecten heeft dan een gefaseerde aanleg.
5. Aannemelijk moet worden gemaakt dat het mogelijk is later de natuurcompensatie uit te breiden als blijkt uit onderzoek en monitoring dat dit wenselijk is.

Toetsmomenten

MER-bestemming (D) + MER-aanleg (E) + ontwerp en uitvoeringsplan aannemer (F) + go/no-go beslissing op basis marktvraag (G) + concessievergunning/WBR (H) + monitoring jaarlijks tijdens exploitatie, tot einde project (N).

Afspraken over wijze van toetsen

Het Havenbedrijf Rotterdam onderbouwt bij het opleveren van het ontwerp van de gehele landaanwinning aan de hand van het MER-aanleg een faseringsplan voor de aanleg, gebaseerd op marktvraag en beperken van natuurschade. Per fase toont het Havenbedrijf het bestaan van de marktvraag waarop de betreffende fase is gebaseerd.

Het Havenbedrijf Rotterdam toont bij het opleveren van het bestemmingsplan aan de hand van het MER-bestemming hoe marktvraag en het streven naar clustering zijn gecombineerd. Toetsing vindt tevens plaats in het kader van het bestemmingsplan.

4.2 Bouwen: methoden van zandwinning die schade aan natuur zoveel mogelijk beperken

Randvoorwaarden

Beslissing van wezenlijk belang 10: in figuur 3.2 [link naar niveau 3] is het gebied aangegeven waar het voor de landaanwinning benodigde ophoogzand zal worden gewonnen, daarbij in aanmerking nemende dat ook zand mag worden benut dat als bijproduct vrijkomt bij werken ter waarborging van de toegankelijkheid van de Rotterdamse haven, zoals verbreding en verdieping van de vaargeul of bij de eventuele winning van beton- en metselzand (waarvoor een aparte procedure geldt).

Bron: 1. PKB. [9]

Beslissing van wezenlijk belang 11: voor grootschalige zandwinning (>10 miljoen m³) is geen maximale ontgrondingsdiepte vastgesteld. Ten behoeve van de vergunningverlening wordt een uitvoerings-MER opgesteld, waarbij aandacht wordt besteed aan de mogelijkheid van combinatie met de winning van grof zand ten behoeve van de bereiding van beton- en metselzand. De ontgrondingsdiepte, de winlocaties en de uitvoeringstechniek voor de grootschalige zandwinning worden vastgesteld in de ontgrondingsvergunning.

Bron: 1. PKB. [10]

Beslissing van wezenlijk belang 12: mitigerende maatregelen: mitigatie van de eventuele negatieve effecten van de zandwinning (onder meer vertroebeling). Hierbij kan worden gedacht aan: benutting van het zand dat vrijkomt bij de verdieping, verlegging en verbreding van de vaargeul; de inzet van milieuvriendelijke winmethoden en - technieken; beperking van de periode van winning en de omvang van de winningslocatie. Het operationele ontwerp voor de landaanwinning, dat in het projectenspoor tot stand komt, dient binnen deze randvoorwaarden voor mitigatie te blijven. Daarnaast moet worden gestreefd naar zo mogelijk verdergaande mitigerende maatregelen voor natuur.

Bron: 1. PKB 4. Vogel- en Habitatrichtlijn 5. Advies EC. [11 - 12]

Ten behoeve van de vergunningverlening voor de zandwinning moet een uitvoerings-MER opgesteld worden. Daarbij zal extra aandacht gegeven worden aan de mogelijkheid van combinatie met de winning van beton- en metselzand.

Bron: 3. PPvE. [38]

Relatie met andere randvoorwaarden

- 1.2 Zandwinning binnen aangegeven zoekgebied, verenigbaar met natuurbescherming.
- 2.2 Schade landaanwinning aan beschermde natuur zoveel mogelijk beperken.
- 2.5 Onderhoudsbehoefte van kusten en vaarwegen zoveel mogelijk beperken.
- 4.3 Realisatie met zo min mogelijk hinder voor scheepvaart, haven en omgeving.
- 4.4 Monitoren werkelijke effecten zandwinning, landaanwinning en natuurcompensatie.

Toetsbare eisen

1. Eventuele negatieve effecten van de zandwinning (onder meer vertroebeling) zijn zoveel mogelijk beperkt. Hierbij speelt een rol:
 - benutten van het zand dat vrijkomt bij de verdieping, verlegging en verbreding van de vaargeul;
 - inzet van milieuvriendelijke winmethoden en - technieken;
 - beperken van de periode van winning en de omvang van de winningslocatie (PKB).

[24 - 9 - 10]

2. Mogelijkheden om de winning van verschillende soorten zand te combineren zijn optimaal benut (PKB en PPvE). Daarbij geldt:
 - de zandwinning uit verruimingswerken is noodzakelijk en niet strijdig met andere belangen (PKB);
 - de winning van 'grof' zand is niet strijdig met de (provinciale) behoefte aan beton- en metselzand (PKB).

[9 - 10 - 38 - 9.2 - 9.3]

Toetsmomenten

Jaarlijks t.b.v rapportage aan EU/MINVenW/TK (C) + MER-aanleg (E) + ontgrondingsvergunning (I) + monitoring tijdens uitvoering (K).

Afspraken over wijze van toetsen

Het Havenbedrijf Rotterdam toont bij het opleveren van het ontwerp aan dat de zandwinning die nodig is voor de aanleg van de buitencontour en de haven- en industrieterreinen voldoet aan de eisen. De onderbouwing wordt geleverd aan de hand van het MER-aanleg en vastgelegd in de ontgrondingsvergunning.

Controle tijdens de uitvoering, onder meer conform de randvoorwaarde 'Monitoren werkelijke effecten zandwinning, landaanwinning en natuurcompensatie'.

4.3 Bouwen: realisatie met zo min mogelijk hinder voor scheepvaart, haven en omgeving

Randvoorwaarden

De uitvoering van de werken dient de veiligheid, snelheid en betrouwbaarheid van het scheepvaartverkeer zo min mogelijk negatief te beïnvloeden.

Bron: 3. PPvE. [39]

De locatie en het gebruik van de benodigde werkterreinen mogen slechts minimale hinder voor omwonenden, voor het gebruik van de bestaande infrastructuur en voor haven- en industriële activiteiten veroorzaken.

Bron: PPvE. [40]

Relatie met andere randvoorwaarden

2.6 Voorzieningen en omstandigheden voor een veilige en vlotte scheepvaart.

4.2 Methodes van zandwinning die schade aan natuur zoveel mogelijk beperken.

Toetsbare eisen

1. Mogelijke negatieve gevolgen van de uitvoering van het project voor veiligheid, snelheid en betrouwbaarheid van het scheepvaartverkeer en mogelijke hinder voor de omgeving en het gebruik van bestaande infrastructuur zijn in kaart gebracht en zoveel mogelijk beperkt (PPvE). [39.1 - 40.1 - 40.2]
2. In een vroeg stadium is aangegeven en afgestemd met Rijkswaterstaat welke werkzaamheden plaatsvinden bij RWS-havendammen (RWS). [56.6]

Toetsmomenten

Voorontwerp Havenbedrijf (B) + ontwerp en uitvoeringsplan aannemer (F) + concessievergunning/WBR (H).

Afspraken over wijze van toetsen

Maatregelen om negatieve gevolgen voor scheepvaart, haven en omgeving te beperken zijn een voorwaarde bij de aanbesteding. De Rijkshavenmeester wordt over de maatregelen ingelicht en moet akkoord gaan met de veiligheidsaspecten.

Het Havenbedrijf Rotterdam beschrijft bij het opleveren van het uitvoeringsplan van de aannemer de verwachte hinder en de maatregelen om deze te beperken.

Rijkswaterstaat toetst de voorgenomen ingreep in de havendam bij de concessieverlening of WBR-vergunning.

4.4 Bouwen: monitoren werkelijke effecten zandwinning, landaanwinning en natuurcompensatie

Randvoorwaarden

Beslissing van wezenlijk belang 18: de projecttrekker landaanwinning zal een monitorings- en evaluatieprogramma uitvoeren gericht op de compensatieplicht. Als uit het programma blijkt, dat er sprake is van afwijkende effecten ten opzichte van de huidige inzichten, dan zullen gedurende de aanleg van de landaanwinning de mitigatie- en compensatiemaatregelen worden bijgesteld.

Bron: PKB en 5. Advies EC. [17 - 18 - 20]

Relatie met andere randvoorwaarden

2.2 Schade landaanwinning aan beschermde natuur zoveel mogelijk beperken.

3.1 Tijdige en voldoende compensatie van onvermijdelijke natuurschade.

4.2 Methoden van zandwinning die schade aan natuur zoveel mogelijk beperken.

Toetsbare eisen

1. Volgen en rapporteren van winst en verlies aan beschermde natuur tijdens de aanleg van de landaanwinning. Op basis daarvan ingrepen en maatregelen zonodig bijstellen (PKB en Advies EC). [17 - 18 - 20 - 23]
2. De effecten van de zandwinning volgen, rapporteren en evalueren (PKB en Advies EC). [17 - 24]
3. Volgen en rapporteren van winst en verlies aan beschermde natuur tijdens de uitvoering van de compensatieprojecten. Op basis daarvan ingrepen en maatregelen zonodig bijstellen (PKB en Advies EC). [17.1 - 17.2 - 20 - 23]
4. Volgen en rapporteren van effecten op beschermde natuur in de Waddenzee als gevolg van wijzigingen in het slibtransport (PKB en Advies EC). [17.2 - 23.2]
5. Volgen en rapporteren van de daadwerkelijk optredende onderhoudsbehoefte voor kusten en vaarwegen (RWS). [57.1 - 60.2 60.4 - 60.5]

Toetsmomenten

Jaarlijks t.b.v rapportage aan EU/MINVenW/TK (C) + MER-aanleg (E) + monitoring tijdens uitvoering (K) + controle na oplevering (L) + monitoring jaarlijks tijdens exploitatie, tot einde project (N).

Afspraken over wijze van toetsen

Bij het opleveren van het ontwerp voor de landaanwinning en de daarvoor benodigde zandwinning presenteert het Havenbedrijf Rotterdam een monitoringsprogramma voor de zandwinning, in elk geval gericht op de (mogelijke) effecten op beschermde natuurwaarden.

Bij het opleveren van de ontwerpen voor de duin- en zeereepcompensatie, en voorafgaand aan het instellen van het zeereservaat, presenteert het Rijk een monitoringsprogramma, gericht op de te compenseren habitats en soorten.

Resultaten van de monitoring (met uitzondering van de monitoring van de onderhoudsbehoefte) zijn onderdeel van de rapportage aan de Europese Commissie en worden dus tijdig daarvoor gemeld. Deze informatieplicht begint bij het ontstaan van effecten en is jaarlijks (Advies EC).

5.1 Inrichten: ruimte en voorzieningen voor veilig en zo milieuvriendelijk mogelijk achterlandtransport

Randvoorwaarden

Beslissing van wezenlijk belang 7: de negatieve milieueffecten van het uiteindelijke ontwerp voortvloeiend uit het projectenspoor moeten kleiner zijn dan (of gelijk zijn aan) de milieueffecten van de twee referentieontwerpen, zoals geïnventariseerd in het SMB.

Bron: 1. PKB. [6]

Beslissing van wezenlijk belang 6: de landaanwinning wordt ingericht volgens de principes van een duurzaam bedrijventerrein.

Bron: 1. PKB. [5]

Er moet voldoende ruimte worden gereserveerd voor een goede aansluiting van de landaanwinning op de bestaande infrastructuur van de binnenvaart, spoor, weg en pijpleidingen. Die aansluitingen op de landaanwinning worden binnen het project gerealiseerd evenals de aansluiting op het bestaande havengebied.

Bron: 3. PPvE. [33]

Er wordt gestreefd naar een efficiënte en duurzame afhandeling van verkeer en vervoer. Dit vereist extra aandacht voor de ruimtelijke inrichting in relatie tot verkeer en vervoer en de bestaande infrastructuur op Maasvlakte 1.

Bron: 3. PPvE. [36]

Voorstellen voor het aanleggen van infrastructuur voor ondergronds vervoer moeten op veiligheid worden getoetst.

Bron: 3. PPvE. [41]

Er moet voldoende ruimte worden gereserveerd voor pijpleidingen voor de (petro)chemische industrie en voor openbare multi-core/multi-user pijpleidingen.

Bron: 3. PPvE. [34]

Evacuatie van het gebied moet binnen een voor de regionale brandweer acceptabele tijd mogelijk zijn.

Bron: 3. PPvE. [44]

Relatie met andere randvoorwaarden

2.6 Voorzieningen en omstandigheden voor een veilige en vlotte scheepvaart.

5.2 Inrichten landaanwinning als duurzaam bedrijventerrein.

6.3 Exploitatie en beheer zijn gericht op duurzaam gebruik van (milieu)ruimte.

6.4 Hulpverlening, evacuatiemogelijkheden en handhaven van de veiligheid zijn gewaarborgd.

Toetsbare eisen

1. Er zijn voldoende mogelijkheden voor een gunstige verdeling van vervoerwijzen (modal split). Vervoer over water en spoor krijgt voorrang boven wegvervoer (PKB, MER, PPvE en RWS). [5.6 - 5.7 - 5.8 - 6.4.2 - 33 - 33.1 - 34 - 34.1 - 34.2 - 36 - 36.1 - 36.2 - 61.8]
2. De strook voor de bovengrondse en ondergrondse ontsluiting van de landaanwinning bevat voldoende ruimte voor alle infrastructuurvoorzieningen (PPvE). [33.1]
3. De infrastructuur voldoet aan de normen voor (externe) veiligheid en milieu. Weginfrastructuur voldoet aan de norm 'duurzaam veilig' (PPvE en RWS).
4. Voor alle modaliteiten (boven- en ondergronds) zijn probleemloze aansluiting op de bestaande infrastructuur gerealiseerd (PPvE). [5.8 - 33]
5. Er zijn voldoende voorzieningen om evacuatie binnen een voor de regionale brandweer acceptabele tijd mogelijk te maken (PPvE). [44]

Toetsmomenten

Voorontwerp Havenbedrijf (B) + MER-bestemming (D) + ontwerp en uitvoeringsplan aannemer (F) + controle na oplevering (L).

Afspraken over wijze van toetsen

Het Havenbedrijf Rotterdam toont bij het opleveren van het ontwerp en het bestemmingsplan aan dat er voldoende voorzieningen zijn voor een zo gunstig mogelijke verdeling van vervoerwijzen en dat deze voorzieningen voldoen aan de normen voor (externe) veiligheid, milieu. De onderbouwing wordt geleverd aan de hand van de MER-bestemming.

Daarnaast levert het Havenbedrijf Rotterdam ramingen voor verkeersintensiteiten op de achterlandverbindingen en prognoses voor de externe veiligheid rond deze verbindingen, gebaseerd op het ontwerp met bijbehorende inrichtingsscenario's. In het MER-bestemming levert het Havenbedrijf kwantitatieve risicoanalyses van de externe veiligheid van de achterlandverbindingen, conform de Richtlijnen voor het MER bestemming Maasvlakte 2.

5.2 Inrichten: inrichten landaanwinning als duurzaam bedrijventerrein

Randvoorwaarden

De landaanwinning wordt ingericht volgens de principes van een duurzaam bedrijventerrein.

Bron: 1. PKB en 3. PPvE. [5 - 45]

Relatie met andere randvoorwaarden

2.3 Beperkte invloed op belevingswaarde bestaande kusten.

4.1 Realisatie in fasen afgestemd op marktvraag en beperking natuurschade.

5.1 Ruimte en voorzieningen voor veilig en zo milieuvriendelijk mogelijk achterlandtransport.

6.3 Exploitatie en beheer zijn gericht op duurzaam gebruik van (milieu)ruimte.

Toetsbare eisen

1. Er zijn ruimte en voorzieningen om te kunnen voldoen aan de randvoorwaarde 'Exploitatie en beheer zijn gericht op duurzaam gebruik van de (milieu)ruimte' en de daaruit voortvloeiende eisen voor clustering, uitwisselingen van stoffen, producten en faciliteiten, beperking van vervoer, gunstige modal split, intensief ruimtegebruik en voldoen aan de geldende milieunormen.
2. Zoveel mogelijk voorkomen van lozingen van koelwater en andere verontreinigingen van het oppervlaktewater. Er is daarom voldoende ruimte voor waterzuiveringsinstallaties en systemen om industrieel warm water te hergebruiken. [5.1 - 5.2 - 5.3 - 5.4]

Toetsmomenten

MER-bestemming (C) + Bestemmingsplan (M) + WM/Wvo-vergunning (I).

Afspraken over wijze van toetsen

Het Havenbedrijf Rotterdam toont bij het opleveren van het ontwerp en het bestemmingsplan dat ruimte en voorzieningen beschikbaar komen voor een duurzaam gebruik van de landaanwinning.

Toetsing vindt plaats aan de hand van het MER-bestemming en het bestemmingsplan en Wvo.

5.3 Inrichten: voldoende ruimtelijke kwaliteit en recreatiemogelijkheden

Randvoorwaarden

Beslissing van wezenlijk belang: de negatieve milieueffecten van het uiteindelijke ontwerp voortvloeiend uit het projectenspoor moeten kleiner zijn dan (of gelijk zijn aan) de milieueffecten van de twee referentieontwerpen, zoals geïnventariseerd in het MER.

Bron: 1. PKB. [6]

Relatie met andere randvoorwaarden

6.2 Landaanwinning is in principe bestemd voor deepsea-gebonden activiteiten.

6.3 Exploitatie en beheer zijn gericht op duurzaam gebruik van (milieu)ruimte.

Toetsbare eisen

1. De mogelijkheden voor strandrecreatie op de landaanwinning zijn op zijn minst hetzelfde als in de situatie zonder havenuitbreiding (MER). [6.3.1]
2. De mogelijkheden voor grote en kleine watersport zijn ongeveer gelijk aan de situatie zonder havenuitbreiding (MER). [6.3.2]
3. De mogelijkheden om de stranden op de landaanwinning met de auto te bezoeken zijn vergelijkbaar met de situatie op de stranden die door de havenuitbreiding verloren gaan (MER). [6.3.3]
4. De ruimtelijke kwaliteit (toekomstwaarde en belevingswaarde) van de landaanwinning is voldoende (MER). [6.7]

Toetsmomenten

MER-bestemming (D) + controle na oplevering (L) + monitoring jaarlijks tijdens exploitatie, tot einde project (N).

Afspraken over wijze van toetsen

Het Havenbedrijf Rotterdam toont bij het opleveren van het ontwerp en het bestemmingsplan aan dat ruimte en voorzieningen beschikbaar komen voor de vereiste recreatiemogelijkheden en dat de ruimtelijke kwaliteit voldoet. Onderbouwing vindt plaats aan de hand van het MER-aanleg en het MER-bestemming.

Het Havenbedrijf Rotterdam toont aan de hand van het exploitatieplan aan dat het gebruik van de landaanwinning te combineren is met de vereiste recreatiemogelijkheden en voldoet aan de eisen voor ruimtelijke kwaliteit.

6.1 Exploiteren: eenheid van beheer voor het hele havengebied

Randvoorwaarden

Voor de landaanwinning geldt hetzelfde beleid- en beheerregime als voor het bestaande Rotterdamse havengebied (eenheid van beheer).

Bron: 3. PPvE. [42]

Relatie met andere randvoorwaarden

Geen.

Toetsbare eisen

1. Er is één beheerder voor de bestaande en nieuwe haven (PPvE). [42]

Toetsmomenten

Uitwerkingsovereenkomsten (A) + monitoring jaarlijks tijdens exploitatie, tot einde project (N).

Afspraken over wijze van toetsen

De exploitant van de landaanwinning toont in zijn exploitatieplan de eenheid van beheer met het bestaande havengebied.

6.2 Exploiteren: landaanwinning is in principe bestemd voor deepsea-gebonden activiteiten

Randvoorwaarden

Beslissing van wezenlijk belang 4: de landaanwinning biedt ruimte aan deepsea-gebonden activiteiten, zoals met name grootschalige container op- en overslag en direct hieraan gerelateerde distributieactiviteiten. Daarnaast biedt de landaanwinning eventueel ruimte voor grootschalige deepsea-gebonden chemie.

Bron: 1. PKB. [3]

Beslissing van wezenlijk belang 5: niettemin moet het mogelijk blijven dat onder bijzondere omstandigheden en op basis van een zorgvuldige afweging vestiging van andere dan de hiervoor genoemde activiteiten op de landaanwinning plaatsvindt.

Bron: PKB [4]

Relatie met andere randvoorwaarden

- 1.1 Landaanwinning binnen aangegeven zoekgebied.
- 2.6 Voorzieningen en omstandigheden voor een veilige en vlotte scheepvaart.
- 4.1 Realisatie in fasen afgestemd op marktvraag en beperking van natuurschade.
- 5.1 Ruimte en voorzieningen voor veilig en zo milieuvriendelijk mogelijk achterlandtransport.
- 5.2 Inrichten landaanwinning als duurzaam bedrijventerrein.

Toetsbare eisen

1. De landaanwinning voldoet aan de belangrijkste vestigingsvoorwaarden voor grootschalige containeroverslag, distributie en chemie.
2. Er is voldoende ruimte om eventueel andere activiteiten tot de landaanwinning toe te laten.
3. Bij het overwegen van vestiging van andere activiteiten op de landaanwinning, worden in elk geval de afwegingsaspecten uit de PKB betrokken:
 - beschikbaarheid van alternatieve locaties;
 - winst voor de kwaliteit van de leefomgeving elders;
 - te behalen clustervoordelen;
 - overblijvende ruimte voor deepsea-activiteiten;
 - doorberekenen integrale kostprijs.

Toetsmomenten

Uitwerkingsovereenkomsten (A) + MER-bestemming (D) + MER-aanleg (E) + monitoring jaarlijks tijdens exploitatie, tot einde project (N).

Afspraken over wijze van toetsen

Het Havenbedrijf Rotterdam toont bij het opleveren van het ontwerp en het bestemmingsplan aan dat ruimte en voorzieningen beschikbaar komen voor deepsea-activiteiten en dat er mogelijkheden overblijven voor andersoortige activiteiten.

Het Havenbedrijf Rotterdam toont aan de hand van het MER-bestemming en exploitatieplan aan dat de landaanwinning bestemd is voor deepsea-gebonden activiteiten. Toets vindt plaats op opname van deze formulering in het Bestemmingsplan. Voor de vestiging van andersoortige activiteiten is een afwegingskader. Het Havenbedrijf geeft in het exploitatieplan aan hoe dit afwegingskader bij nieuwe vestigingen wordt gehanteerd. Indien de eis van het deepsea-activiteiten niet wordt overgenomen in het Bestemmingsplan, kan de Staat dit steekproefsgewijs toetsen.

6.3 Exploiteren: exploitatie en beheer zijn gericht op duurzaam gebruik van (milieu)ruimte

Randvoorwaarden

Beslissing van wezenlijk belang 6: de landaanwinning wordt geëxploiteerd en beheerd volgens de principes van een duurzaam bedrijventerrein.

Bron: 1. PKB. [5]

Beslissing van wezenlijk belang 7: de negatieve milieueffecten van het uiteindelijke ontwerp voortvloeiend uit het projectenspoor moeten kleiner zijn dan (of gelijk zijn aan) de milieueffecten van de twee referentieontwerpen, zoals geïnventariseerd in het SMB.

Bron: 1. PKB. [6]

Uitgangspunten voor het uitgiftebeleid zijn: bieden van mogelijkheden voor clustering van chemie en containerterminals; streven naar intensieve benutting van de ruimte op containerterminals.

Bron: 3. PPvE. [46]

Het vestigings- en uitgiftebeleid dient mede gericht te zijn op minimalisering van verkeersbewegingen.

Bron: 3. PPvE. [47]

Het logistieke concept van de landaanwinning streeft naar zoveel mogelijk synergie tussen het bestaande en het nieuwe havengebied. Hierbij wordt gestreefd naar een lager percentage wegvervoer dan bij de autonome ontwikkeling van de huidige terminals.

Bron: PPvE. [35]

Relatie met andere randvoorwaarden

5.1 Ruimte en voorzieningen voor veilig en zo milieuvriendelijk mogelijk achterlandtransport.

5.2 Inrichten landaanwinning als duurzaam bedrijventerrein.

6.4 Hulpverlening, evacuatiemogelijkheden en handhaven van de veiligheid zijn gewaarborgd.

Toetsbare eisen

1. De exploitatie van de terreinen is gericht op clustering van activiteiten zodat optimale mogelijkheden ontstaan voor het beperken van vervoersstromen, voor een uit milieuoogpunt zo gunstig mogelijke modal split en voor uitwisseling van faciliteiten, grondstoffen en eindproducten (PKB en PPvE). Het streven is gericht op een lager percentage wegvervoer dan bij de autonome ontwikkeling van de huidige terminals. [5 - 5.5 - 5.7 - 5.8 - 35 - 45 - 46.1 - 46.2 - 47]
2. De exploitatie van bedrijventerreinen is gericht op intensief gebruik van de beschikbare ruimte (PKB en PPvE). [5.5 - 46]
3. Bedrijven op de landaanwinning voldoen aan de vigerende eisen voor energiegebruik, geluidsproductie, uitstoot van stoffen, lozingen en externe veiligheid (PKB, MER).

4. De gevolgen voor geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid van het verkeer dat het geheel van bedrijven op de landaanwinning genereert, zijn niet negatiever dan zoals onderzocht voor de referentieontwerpen in het MER Landaanwinning (PKB en MER). [6.4]
5. De hoeveelheid wegverkeer van en naar de landaanwinning is dermate beperkt dat, uitgaande van de in het MER Landaanwinning gehanteerde autonome ontwikkeling van verkeersintensiteiten niet ongunstiger wordt dan zoals aangegeven in het MER (PKB en MER). [6.4]

Toetsmomenten

MER-bestemming (D) + MER-aanleg (E) + jaarlijks tijdens exploitatie, tot einde project (N).

Afspraken over wijze van toetsen

Het Havenbedrijf Rotterdam toont bij het opleveren van het exploitatieplan aan dat exploitatie en beheer voldoen aan de eisen voor duurzaam gebruik van de (milieu)ruimte. Onderbouwing vindt plaats aan de hand van gepresenteerde scenario's en bandbreedtes voor het gebruik van elke fase van de landaanwinning in het MER-bestemming. De definitieve toets vindt plaats op basis van het bestemmingsplan. Het Rijk kan eveneens belangen inbrengen door invloed op het uitgiftebeleid via de deelname in het Havenbedrijf.

6.4 Exploiteren: hulpverlening, evacuatiemogelijkheden en handhaven van de veiligheid zijn gewaarborgd

Randvoorwaarden

Een integrale veiligheidsbeschouwing van de nautische toegang is vereist.

Bron: 3. PPvE [27]

De landaanwinning functioneert onder een integraal veiligheidsplan waarbij externe veiligheid, sociale veiligheid, brandweer en ziekenhuisdiensten gewaarborgd zijn. Er moet in een veiligheidsbeschouwing worden aangegeven wie de uiteindelijke verantwoordelijkheid heeft voor het in stand houden van de veiligheid, tijdens de aanleg en de exploitatie.

Bron: 3. PPvE. [43]

Evacuatie van het gebied moet binnen een voor de regionale brandweer acceptabele tijd mogelijk zijn.

Bron: 3. PPvE. [44]

Relatie met andere randvoorwaarden

2.6 Voorzieningen en omstandigheden voor een veilige en vlotte scheepvaart.

5.1 Ruimte en voorzieningen voor veilig en zo milieuvriendelijk mogelijk achterlandtransport.

5.2 Inrichten landaanwinning als duurzaam bedrijventerrein.

Toetsbare eisen

1. Er is een integraal veiligheidsplan voor de verschillende veiligheidsaspecten tijdens aanleg en gebruik van de landaanwinning: nautische veiligheid, sociale veiligheid, externe veiligheid, port security en brandveiligheid (PPvE). [43.1]
2. Het is duidelijk wie verantwoordelijk is voor uitvoering en beheer van het veiligheidsplan (PPvE). [44.2]
3. Er is een evacuatieplan dat is afgestemd met de betrokken hulpdiensten en dat evacuatie binnen een voor de regionale brandweer acceptabele tijd mogelijk maakt (PPvE). 44.1 - 44.3]

Toetsmomenten

MER-bestemming (D) + ontwerp en uitvoeringsplan aannemer (F) + monitoring tijdens uitvoering (K) + jaarlijks tijdens exploitatie, tot einde project (N).

Afspraken over wijze van toetsen

Het Havenbedrijf Rotterdam toont bij het opleveren van het uitvoeringsplan en het exploitatieplan, onder meer aan de hand van het MER-bestemming, aan dat aan de eisen voor veiligheid, hulpverlening en evacuatiemogelijkheden tijdens aanleg en exploitatie is voldaan.

Niveau 3: toetsprocedure

Toetsprocedure

1 Toetsing

1.1 In het Toetskader is bepaald welke door HbR op te stellen documenten door HbR ter toetsing en goedkeuring aan de Staat dienen te worden voorgelegd. Indien de vereiste Publiekrechtelijke Medewerking niet of niet tijdig kan worden verkregen, treden Partijen in overleg. Indien noodzakelijk zal de Staat voor zover als nodig is het Toetskader binnen de grenzen van de PKBPMR aanpassen.

1.2 Zo in het Toetskader eisen zijn opgenomen waardoor HbR niet de benodigde Publiekrechtelijke Medewerking kan verkrijgen, is HbR niet (langer) gebonden aan de betreffende, in het Toetskader opgenomen, eisen.

HbR is gehouden de ter toetsing en goedkeuring aan de Staat voor te leggen documenten als bedoeld in dit Artikel, in tienvoud in te dienen bij de Staat.

1.3 HbR is gehouden om uiterlijk dertig (30) Werkdagen voorafgaand aan het ter toetsing en goedkeuring bij de Staat indienen van de in het eerste lid van dit Artikel bedoelde documenten de Staat schriftelijk te informeren over bedoelde indieningsdatum en het onderwerp van de ter toetsing en goedkeuring aan de Staat voor te leggen documenten. Vorenstaande zodat de Staat zich tijdig intern kan voorbereiden op de door haar te verrichten toetsing en goedkeuring.

1.4 De Staat is gehouden om de in het eerste lid van dit Artikel bedoelde documenten te toetsen aan de hand van het bepaalde in het Toetskader en bedoelde documenten goed te keuren indien zij voldoen aan het in het Toetskader bepaalde.

1.5 In geval de Staat aanvullende informatie van HbR behoeft om de in het eerste lid van dit Artikel bedoelde documenten te kunnen toetsen en goedkeuren is zij gehouden om dat binnen een termijn van vijftien (15) Werkdagen na ontvangst van de aan haar ter toetsing en goedkeuring voorgelegde documenten schriftelijk te verzoeken aan HbR. De Staat zal daarbij precies dienen aan te geven welke informatie zij behoeft. Onder de voorwaarde dat de Staat precies heeft aangegeven welke informatie zij behoeft, is HbR gehouden om de gevraagde informatie binnen een termijn van vijftien (15) Werkdagen na ontvangst van bedoeld verzoek over te leggen aan de Staat. Indien nodig treden Partijen met elkaar in overleg over de gevraagde respectievelijk aan te leveren informatie. Dergelijk overleg laat de in dit Artikel(lid) genoemde termijnen onverlet tenzij Partijen in een voorkomend geval gezamenlijk besluiten en schriftelijk vastleggen van die termijnen af te wijken.

1.6 Indien de Staat geen verzoek om aanvullende informatie doet is zij gehouden om de aan haar ter toetsing voorgelegde documenten binnen een termijn van vijfentwintig (25) Werkdagen na ontvangst daarvan te toetsen en HbR:

- (i) hetzij schriftelijk mede te delen dat zij goedkeuring verleent aan bedoelde documenten;

- (ii) hetzij deugdelijk schriftelijk onderbouwd en gemotiveerd aan te geven waarom zij haar goedkeuring aan bedoelde documenten onthoudt.

Doet de Staat wel -met inachtneming van het bepaalde in het vierde lid van dit Artikel- een verzoek om aanvullende informatie dan gaat de in de aanhef van dit Artikel(lid) genoemde termijn in nadat de Staat de aanvullende informatie van HbR zal hebben ontvangen.

- 1.7 Mocht een reactie van de Staat als bedoeld in het vijfde lid van dit Artikel uitblijven binnen de in datzelfde lid bepaalde termijn is HbR gehouden de Staat een schriftelijke herinnering te zenden. De Staat is vervolgens in de gelegenheid om binnen een termijn van vijf (5) Werkdagen na ontvangst van bedoelde herinnering alsnog te reageren conform het bepaalde in het vijfde lid van dit Artikel. Blijft bedoelde schriftelijke reactie van de Staat wederom uit dan wordt de Staat geacht haar goedkeuring aan de betreffende aan haar ter toetsing en goedkeuring voorgelegde documenten te hebben verleend.
- 1.8 Zo de Staat haar goedkeuring onthoudt zullen Partijen gedurende een termijn van vijfentwintig (25) Werkdagen na dagtekening van de brief waarin de Staat HbR heeft medegedeeld haar goedkeuring te onthouden, gezamenlijk bezien op welke wijze alsnog wél goedkeuring door de Staat kan worden verleend aan de dan voorliggende documenten als bedoeld in dit Artikel. Indien Partijen zulks in voorkomende situaties wenselijk achten zullen zij gezamenlijk besluiten van voornoemde termijn af te wijken. Hun gezamenlijke besluit zal schriftelijk (dienen te) worden vastgelegd.
- 1.9 Wanneer Partijen niet binnen de in het voorgaande lid van dit Artikel genoemde termijn tot een vergelijk komen is de meest gerede Partij gerechtigd het alsdan ontstane geschil te laten beslechten overeenkomstig het bepaalde in Artikel 12. Daarbij geldt dat het bepaalde in Artikel 12 lid 3 dan niet zal gelden gezien het bepaalde in Artikel 5 lid 7.
- 1.10 Indien de Staat terug wenst te komen op haar goedkeuring als bedoeld in dit Artikel (zowel op haar expliciet gegeven goedkeuring als wanneer de goedkeuring (stilzwijgend) geacht wordt te zijn verleend geldt dat als een wijziging in de zin van Artikel 8.
- 1.11 Het bepaalde in dit Artikel staat los van het door HbR indienen van aanvragen van Publiekrechtelijke Medewerking.

Niveau 4: verklarende afbeeldingen

Achtereenvolgens

- Zoekgebied landaanwinning. Bron: PKB, figuur 3.1.
- Zoekgebied zandwinning. Bron: PKB figuur 3.2.
- Zoekgebied zeereservaat. Bron: PKB, figuur 3.3.
- Zoekgebied duincompensatie. Bron: PKB, figuur 3.4.
- Zoekgebied zeereepcompensatie. Bron: PKB, figuur 3.5.
- Referentieontwerp I landaanwinning. Bron: MER Landaanwinning, figuur 3.1.
- Referentieontwerp II landaanwinning. Bron: MER Landaanwinning, figuur 3.3.
- PM: Doorsteekvariant