



Jachthaveneigenaar Fred Redeker

“Over de Haringvlietdam en dan... opent de delta zich voor je”

Fred Redeker: "Reclame maken hoeft niet. Vanaf de dam ziet iedereen het zeepaviljoen zo liggen."

Je komt van zee terug met je zeilboot. Je gaat even voor anker bij één van de zandplaten hier vlak voor de kust. Paar kokkeltjes rapen. Je neemt een duik, zwemt een stukje en er komt een zeehond naar je toe. Nieuwsgierig. Fantastisch! Geweldig! Dan heb je echt een goede dag.” Fred Redeker, eigenaar van Marina Stellendam en in dit gesprek tevens spreekbuis voor belangenorganisatie Hiswa, houdt van de delta. En van de plek waar hij daar vrijwel dagelijks van geniet, vlak naast de Haringvlietdam die Voorne en Goeree verbindt. “Juist de combinatie van natuur, haven en visserij maakt deze plek uniek.” Natuurbescherming in de Voordelta biedt kansen om daarop voort te bouwen, vindt Redeker. “Dit is het moment.”

Maar uw klanten zullen er niet blij mee zijn dat ze straks die platen niet meer op mogen?

“Er zullen er heus wel een paar vertrekken, ja. Maar als je ziet welke maatregelen nu uiteindelijk in het beheerplan Voordelta zijn opgenomen, dan valt het allemaal wel mee voor de recreanten. Een deel van de zandplaten blijft nog steeds toegankelijk en de vaargeulen langs de kust blijven open. Dat is voor mijn klanten van belang. Ik kijk wel met zorg naar de mogelijkheden voor nieuwe ontwikkelingen. Het lijkt er toch een beetje op dat daarvoor de boel op slot gaat. Stilstand dus en daar is de sector niet bij gebaat. Ik vind ook dat natuurbelangen niet per definitie altijd voor moeten gaan, als je zegt dat natuur en recreatie hier samen opgaan. Je moet per situatie een afweging durven maken. Die bereidheid moet er zijn.”

Die natuur trekt toch ook weer mensen?

“Jawel, maar de doelgroep met de grote verrekijker levert geen omzet. Daar kan de recreatie hier niet van voortbestaan. De klanten waar de omzet wel zit, komen niet alleen voor de natuur. Die komen voor rust, ruimte en vrijheid en zijn allergisch voor verbodsborden. Je moet daarom dus ook niet communiceren wat er straks allemaal niet meer mag. Je moet de delta promoten. Je ligt met je boot aan de rand van een uniek gebied, dat is de boodschap. Er is een groeiende belangstelling voor milieu, natuur en duurzaamheid. Maar de praktische kennis van wat er vliegt en zwemt en hoe je daar op een duurzame manier mee omgaat, blijft daar ver bij achter. Die kennis toegankelijk aanbieden, daar zou ik graag een rol in spelen. Dat mensen die hier een lepelaar zien vliegen, beseffen hoe bijzonder dat is, in plaats van te denken ‘goh, wat een rare gans’.”

Dus toch die verrekijker in plaats van het zeiljacht?

“Nee, gewoon voor de mensen die hier nu elk jaar hun vakantie en vrije tijd komen doorbrengen. En vergeet ook de omwonenden niet. Je zit hier wel vlakbij de randstad, hè. Wat is er mooier om als Rotterdammer je familie hier de schoonheid van de delta te laten zien? Niet alleen als natuurgebied, maar juist als de plek waar én de haven én visserij én natuur samenkomen. Zo mooi heb je dat toch nergens? Kijk hier naar buiten. De zandplaten verderop, de zee, de vissersschepen en op de achtergrond de haven. Dit is echt de poort van de delta. Als je uit Rotterdam komt en je rijdt het Haringvliet over dan ligt het daar opeens voor je. Prachtig.”

Wat zou u daarmee willen? En kunnen?

“Inspelen op het moment. Er komt natuurbescherming. De visserij wil verduurzamen. De haven wil verduurzamen. Laat dat allemaal zien in een zeepaviljoen. Hier, vlak naast de dam. Er is ruimte, het rijk wil ondersteunen en de plek is perfect. Je hoeft niet eens te adverteren, want iedereen die over de dam komt aanrijden, ziet het liggen. Beneden informatieruimten, boven veel glas met een magnifiek uitzicht over de zee. Je kunt de vissersboten zo binnen

zien varen naar de visafslag. In het restaurant kun je de verse vangst eten. Aan de kade ligt een kottar waarop je zelf mee kunt op garnalenvangst. Excursies naar de zandplaten om zeehonden en vogels te bekijken. Excursies naar de containerhaven, waar je kunt meemaken hoe dat gaat met die kranen en die schepen. Iedereen die hier zijn vakantie doorbrengt, doet straks een dagje zeepaviljoen.”

Wie zou zo'n project moeten betalen?

“We praten op dit moment met de organisaties die hierbij betrokken zijn. Recreatie-ondernemers, vissers, natuurbeschermers, de haven. Allianties zoeken. Tegenstellingen zijn vaak schijn, het is veel zinvoller om te kijken wat je bindt. De haven en de visserij zijn net zo goed gebaat bij promotie als natuurbescherming. Ik ben er van overtuigd dat je daarmee een publiekstrekker kunt maken die zijn eigen broek op kan houden. Alleen voor de aanloopfase heb je financiële hulp nodig. Ergens tussen de vijf en tien miljoen euro om een gebouw neer te zetten en de eerste exposities te maken. Het kan en nú is het moment. De ‘Poort van de Delta’ kan er staan op het moment dat de maatregelen uit het beheerplan van kracht worden. Echt. Ik zie de bussen met schoolkinderen de parkeerplaats al opdraaien.”

D U R C H O O F H O O R D

Planning	pag. 2
Ruimte en randvoorwaarden voor PMR vastgelegd	pag. 2
Verdere overschrijding luchtkwaliteit aan de bron bestrijden	pag. 2
Gevolgen voor beschermde natuur vallen mee	pag. 2
Natuurbescherming en natuurcompensatie in één plan	pag. 3
Voorstel: zeekering in één keer aanleggen	pag. 3
‘In elk geval blijven vissen’	pag. 3
Fietsbrug voor Vlaardingen en zout voor Oostvoornse Meer	pag. 4
Rust, recreatie en genieten van de natuur	pag. 4

Stimuleringsregeling recreatieprojecten en duurzame visserij Voordelta

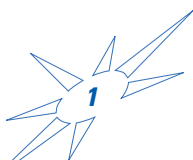
Negen miljoen voor recreatieprojecten

Ondernemers en organisaties met een plan voor een recreatieproject aan de kust van de Voordelta, kunnen in de toekomst subsidie krijgen voor de uitvoering. Deze regeling is bedoeld voor projecten die toerisme en recreatie bevorderen, liefst in combinatie met aandacht voor natuurbescherming en visserij in de Voordelta. Voorbeelden zijn een bezoekerscentrum met informatie over natuur en visserij in het gebied of excursies rond deze zelfde thema's. Het geld voortvloeiend uit deze regeling komt beschikbaar in het kader van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam. Wel moet nog vastgesteld worden dat de regeling past binnen de nationale en Europese afspraken voor staatssteun en mededinging.

Drie miljoen voor duurzame visserij

Naast de negen miljoen euro voor de stimuleringsregeling, komt drie miljoen euro beschikbaar voor regionale projecten die bijdragen aan nieuwe, duurzame vormen van visserij in de Voordelta.

Het rijk stelt het geld beschikbaar, het Havenbedrijf Rotterdam draagt ook bij. De provincie Zeeland beoordeelt de aanvragen voor de recreatieprojecten en verdeelt de negen miljoen euro uit de stimuleringsregeling. Het Innovatieplatform Visserij van het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit behandelt de aanvragen voor duurzame visserij-projecten. ■



Ruimte en randvoorwaarden voor PMR vastgelegd

Op 6 december 2006 ontvingen Eerste en Tweede Kamer deel 4 van de Planologische Kernbeslissing Mainportontwikkeling Rotterdam, de definitieve tekst die is opgesteld na eerdere goedkeuring door het parlement. Met dit nieuwe deel 4 zijn de onvolkomenheden opgelost die de Raad van State in januari 2005 in een eerdere versie signaleerde.

In de PKB zijn de ruimtes en randvoorwaarden vastgelegd waarbinnen de drie PMR-deelprojecten wat de rijksoverheid betreft kunnen worden uitgevoerd:

- Aanleg van Maasvlakte 2 met bijbehorende natuurcompensatie.
- Nieuwe natuur- en recreatiegebieden op Midden-IJsselmonde (600 hectare), langs de Schie (50 hectare) en bij Berkel en Rodenrijs (100 hectare).
- Een serie projecten in en rond de bestaande havens om de haven intensiever te benutten en de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren.

Dubbele doelstelling: uitvoering in samenhang

De uitvoering van deze deelprojecten is de verantwoordelijkheid van het Havenbedrijf Rotterdam (havenuitbreiding), Rijkswaterstaat (natuurcompensatie), de provincie Zuid-Holland (nieuwe natuurgebieden) en de gemeente Rotterdam (projecten in bestaand gebied). Eerste, en deels al genomen, stappen daarvan zijn het concretiseren van de plannen en het aanvragen van de benodigde vergunningen en concessies. Elk deelproject volgt daarbij zijn eigen tempo. Volgens de

huidige planning moet in 2013 het eerste schip bij Maasvlakte 2 kunnen afmeren. Voor de aanleg van nieuwe natuurgebieden en uitvoering van de projecten in het bestaande gebied, staat een periode van ongeveer vijftien jaar. De drie deelprojecten moeten volgens de afspraken in de PKB in samenhang tot stand komen, zodat zowel de haven als de leefomgeving in Rijnmond erop vooruitgaan, de 'dubbele doelstelling' van het project.

PMR coördineert

Tijdens de verdere voorbereiding en uitvoering volgt de projectorganisatie PMR namens de rijksoverheid de vorderingen van de drie deelprojecten, bewaakt zij de onderlinge samenhang en ziet erop toe dat de afspraken uit de PKB worden nagekomen. Belangrijk onderdeel daarbij is de coördinatie van de inspraak van de procedures die volgen op de PKB.

Over de voortgang van de uitvoering rapporteert PMR elk half jaar aan de Tweede Kamer. Een eerste zogeheten 'basisrapportage' heeft de Kamer in september 2006 samen met de PKB deel 3 ontvangen.

Overeenkomst rijk, gemeente en Havenbedrijf Verdere overschrijding luchtkwaliteit aan de bron bestrijden

Binnenvaartschepen met schonere verbranding, lagere snelheden op de binnenwateren, snelheidsregulering op de A15 en op enkele kritieke punten schermen langs de weg. Dat zijn de maatregelen die rijk, gemeente Rotterdam en Havenbedrijf Rotterdam willen nemen om te voorkomen dat uitbreiding van de haven leidt tot verdere overschrijdingen van de normen voor luchtkwaliteit. Zo'n verdere overschrijding dreigt voor de normen voor fijn stof en stikstofdioxide op diverse plaatsen langs de achterlandverbindingen. Om dat te voorkomen bereiden rijk, gemeente en Havenbedrijf maatregelen voor om de uitstoot van vervuilende stoffen aan de bron te bestrijden. De schermen langs de weg komen er alleen waar en wanneer dat als aanvulling op de bronmaatregelen nodig is om de doelstellingen te halen. Voor het uitvoeren van de maatregelen, stellen rijk, gemeente en Havenbedrijf momenteel een overeenkomst op.

"Om problemen met luchtkwaliteit te voorkomen, heeft bestrijding aan de bron verreweg de voorkeur", zegt manager Realisatie Maasvlakte 2, René van der Plas van het Havenbedrijf Rotterdam. Het zwaartepunt van de maatregelen die daarvoor zijn ontworpen, ligt bij de binnenvaart. Zo moeten uiterlijk in 2025 alle binnenvaartschepen in de Rotterdamse haven een schonere verbranding hebben. Deze termijn moet schippers de tijd geven te investeren in nieuw materieel. Aan bestaande overheidssteun voor zulke investeringen levert het Havenbedrijf een bijdrage, afkomstig uit een verhoging met tenminste tien procent van de liggelden voor de meest vervuilende binnenvaartschepen. Ook het kabinet heeft in de nieuwe regeringsverklaring laten weten extra middelen beschikbaar te stellen voor innovatie van de binnenvaart en het stimuleren van goederenvervoer over het water van en naar de Rotterdamse haven.

Normen halen geen probleem

Volgens Johan Groenewold, voorzitter van de belangenorganisatie voor binnenvaartschippers Koninklijke Schuttevaer, is minder vervuilende uitstoot door binnenvaartschepen een haalbare doelstelling.

"Wij kunnen morgen schoner varen. Geen probleem." Nog schonere motoren zijn volgens Groenewold daarvoor op dit moment niet het eerste vereiste, schonere brandstof wel. Groenewold: "Geef ons zwavelvrije autodiesel in plaats van gasolie en je bent van de problemen met stikstofdioxide en fijn stof af." Levering van schonere brandstof, en dan vooral de prijs waartegen dat gebeurt, is volgens Groenewold echter 'een Europese kwestie'.

Volgens projectleider René Vrugt van PMR past aandacht voor schonere brandstof zeker binnen de nu gepresenteerde maatregelen, maar niet alleen. "Het gaat om het resultaat. Dat moet hard zijn. Vandaar een veelheid aan maatregelen, waarvan de praktijk moet leren welke het beste werken."

Minder vrachtwagens, meer binnenvaart en trein

Aanvullend op de maatregelen uit de overeenkomst tussen rijk, gemeente en Havenbedrijf, zet het Havenbedrijf in op minder wegvervoer en minder lege vrachtwagens op de weg. Om die reden behoort de keuze van vervoermiddel tot de selectiecriteria voor bedrijven die zich op Maasvlakte 2 willen vestigen. Hoe minder vervoer over de weg, hoe meer kans op een stuk grond in de nieuwe haven. Nu gaat bijna de helft van het containervervoer per vrachtwagen. In 2035 moet dat aandeel wat het Havenbedrijf betreft zijn gedaald tot 35 procent, ten gunste van vervoer per binnenvaartschip en trein. "Dat is goed voor de luchtkwaliteit én voor de bereikbaarheid van de haven", zegt Van der Plas.

De overeenkomst tussen rijk, gemeente en Havenbedrijf om verdere overschrijdingen van de normen voor luchtkwaliteit te voorkomen, is een aanvulling op het bestemmingsplan voor Maasvlakte 2 dat de gemeente Rotterdam momenteel voorbereidt. Rond september dit jaar presenteert de gemeente het ontwerp voor dit bestemmingsplan. De overeenkomst, die tegen die tijd is afgerond, is dan onderdeel van de bijgeleverde onderbouwing. Meer informatie over het bestemmingsplan en de procedure daarvoor is verkrijgbaar bij de gemeente Rotterdam (www.rotterdam.nl/pmr).

Onderzoeken naar milieueffecten Maasvlakte 2

Gevolgen voor beschermde natuur vallen mee

Het winnen van zand voor de aanleg van Maasvlakte 2 veroorzaakt geen blijvende schade aan beschermde natuur. Ook de negatieve gevolgen van een nieuw stuk land in zee voor de duinen van Voorne en Goeree blijken anders en minder groot dan aanvankelijk gedacht. Het nieuwe havengebied veroorzaakt wel verlies van beschermde zeenatuur en daarmee van het leefgebied van enkele beschermde vogels.

Eenmaal in bedrijf, veroorzaakt het nieuwe havengebied meer verkeer op de A15 en N57, maar deze toename is klein vergeleken bij de groei van het verkeer die zich ook zonder Maasvlakte 2 zal voordoen. Wel neemt met het extra verkeer de al aanwezige overschrijding van de normen voor fijn stof en stikstofdioxide in de lucht op enkele plekken langs de A15 toe.

Dit zijn enkele uitkomsten van twee onderzoeken naar de gevolgen voor natuur, milieu en recreatie van de aanleg en het gebruik van Maasvlakte 2. De resultaten zijn beschreven in het milieueffectrapport aanleg Maasvlakte 2 en het milieueffectrapport bestemming Maasvlakte 2. De rapporten dienen als informatie bij het nemen van beslissingen over het bestemmingsplan voor de nieuwe haven en over concessies en vergunningen voor aanleg en zandwinning. Iedereen die dat wil, kan op de inhoud van de milieueffectrapporten reageren. Meer informatie over de inspraak, die eind april 2007 start, en het raadplegen van de rapporten is verkrijgbaar bij het Inspraakpunt (070 - 351 96 00 - www.inspraakpunt.nl) en op een speciale PMR-website van de gemeente Rotterdam (www.rotterdam.nl/pmr). De inspraakmogelijkheden worden ook in de lokale en regionale media aangekondigd.

Natuur en natuurcompensatie

Opvallende uitkomst van de onderzoeken naar milieueffecten is dat de eerder verwachte negatieve effecten op de

duinen van Voorne en Goeree zich niet voordoen. Dit blijkt na doorrekenen van een verbeterd ontwerp voor de landaanwinning met meer verfijnde rekenmodellen. Het nieuwe ontwerp laat meer ruimte open voor de zoute nevel van zee, belangrijk voor de specifieke duinnatuur. Wel blijkt vervuilende uitstoot die haven en industrie op Maasvlakte 2 veroorzaken negatieve gevolgen te hebben voor het omringende duinlandschap. De eerder geplande duincompensatie voor het verwachte natuurverlies wordt daarom toch uitgevoerd, maar dan om de natuurschade door luchtvervuiling te compenseren. Ter compensatie daarvan komen er 35 hectare nieuwe duinen voor de kust van Delfland. Aanleg van een nieuwe zeereep, op de Brouwersdam of op Maasvlakte 2 zelf, is volgens de nieuwe onderzoeksresultaten niet meer nodig.

Ook de natuurcompensatie in de Voordelta, maatregelen voor bodembescherming en rust, is op basis van de nieuwe onderzoeken nader vastgesteld. Zeenatuur en leefgebieden voor beschermde vogels gaan ook met het meer gestroomlijnde ontwerp verloren. De maatregelen om dat te compenseren zijn opgenomen in een beheerplan voor de Voordelta (zie elders in dit PMR-Journaal).

Verkeer en luchtkwaliteit

Het verkeer op de A15 en N57 neemt tussen nu en 2033 toe. Wel of geen Maasvlakte 2 verandert daar weinig aan. Volgens de berekeningen uit het milieueffectonderzoek is in 2033 op de A15 ter hoogte van Rozenburg ongeveer achttien procent van het wegverkeer afkomstig van of onderweg naar Maasvlakte 2. Dat aandeel neemt verder naar het oosten flink af. Op de snelwegen rond Rotterdam is het nog geen twee procent.

Als gevolg van het vervoer van en naar Maasvlakte 2, zullen de al aanwezige overschrijdingen van de normen voor luchtkwaliteit op de achterlandverbindingen toenemen. Maatregelen om dat te voorkomen, zijn onderwerp van een overeenkomst die Havenbedrijf, rijk en gemeente Rotterdam momenteel voorbereiden (zie elders in dit PMR-Journaal).

Maart/april:

- Eerste Voortgangsrapportage PMR naar de Tweede Kamer
- Informatiebijeenkomsten op 27 en 29 maart en 3 en 4 april over het Beheerplan Voordelta
- 12 april laatste dag indiening zienswijzen over Beheerplan Voordelta
- Gemeenteraad besluit over aanvaarding Milieueffectrapporten Maasvlakte 2

Mei:

- Inspraak over voorontwerp ruimtelijke plannen van de gemeente Rotterdam over aanleg en gebruik van Maasvlakte 2 (inclusief milieueffectrapportages)
- Zienswijzen mogelijk over milieueffectrapportages
- Inspraak over voorontwerp partiële herziening bestemmingsplan gemeente Westvoorne voor de geluidcontour rond Maasvlakte 2

Na de zomer:

- Gemeente Rotterdam brengt ontwerp van de ruimtelijke plannen over aanleg en gebruik van Maasvlakte 2 in procedure
- Zienswijzen mogelijk voor diverse vergunningen Maasvlakte 2



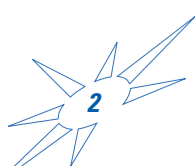
Verkeer neemt toe, wel of geen Maasvlakte 2.

Ideeënbus Voordelta

Omwonenden en ondernemers van Zuid-Hollandse en Zeeuwse eilanden informeerden zich de afgelopen maanden tijdens een serie bijeenkomsten over de plannen voor natuurbescherming en natuurcompensatie in de Voordelta. Er waren ook ideeën, en een bus om ze in te doen.

De opbrengst:

- Eco-toerisme per boot.
- Parkeergelegenheid voor recreanten, invaliden en veiligheidsdiensten bij de Slikken van Voorne (paal 7.0/7.2).
- Zeehondenexcursie en zandplaten bezichtigen met vissersboten.
- Een kunstmatig surfriif voor golfsurfers.
- Een paardentram, ingericht voor rolstoelvervoer, om mensen rond te rijden over het strand bij de Slikken van Voorne en door het Voorns Duin.



Natuurbescherming en natuurcompensatie in één plan

In de ondiepe zee voor de Zuid-Hollandse en Zeeuwse eilanden komt een 'bodembeschermingsgebied' van ongeveer dertigduizend hectare met daarbinnen vijf kleinere rustgebieden voor zeehonden en enkele beschermde vogelsoorten, zoals zee-eenden, grote stern en visdief. In het bodembeschermingsgebied is vissen met kettingen die de bodem omwoelen, de boomkorvisserij, niet langer toegestaan. In de rustgebieden gelden beperkingen voor vormen van visserij en recreatie die de beschermde dieren verstoren.

Bedoeling van deze maatregelen is om de natuur in de Voordelta beter te beschermen en om te voldoen aan de natuurcompensatie die nodig is bij aanleg van Maasvlakte 2. Opspuiten van nieuw land in het noorden

van diezelfde Voordelta betekent verlies van voedselrijke zeebodem. Deze schade aan beschermde natuur moet volgens de Natuurbeschermingswet worden gecompenseerd. Het bodembeschermingsgebied zorgt dat de kwaliteit van de zeebodem en de hoeveelheid voedsel voor zeehonden en vogels in de Voordelta als geheel op hetzelfde niveau blijven als voor de aanleg van Maasvlakte 2. De rustgebieden zorgen dat vogels van dat voedsel kunnen profiteren en bieden zeehonden de rust om in de Voordelta hun jongen te werpen en groot te brengen.

Spelregels in beheerplan

De spelregels voor natuurbescherming en natuurcompensatie in de Voordelta zijn uitgewerkt in het Beheerplan Voordelta. De ontwerpversie van dit beheerplan ligt

momenteel ter inzage. Iedereen die wil, kan op de inhoud reageren (www.inspraakpunt.nl). Aan de hand van deze reacties stellen het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de provincies Zuid-Holland en Zeeland het uiteindelijke beheerplan vast. Het beheerplan moet in werking zijn op het moment dat de aanleg van Maasvlakte 2 van start gaat, naar verwachting in 2008. Het beheerplan is een uitwerking van het besluit van de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit om de Voordelta aan te wijzen als onderdeel van Natura 2000, een Europees netwerk van beschermde natuurgebieden. De inspraakperiode voor dit besluit is inmiddels afgerond. Meer informatie over de nog lopende procedure voor het aanwijzingsbesluit is verkrijgbaar bij het ministerie van LNV (www.minlnv.nl). ■

Beheerplan Voordelta: spelregels voor recreatie, visserij en kustverdediging

	bodem- beschermings- gebied	Hinderplaat	Bollen van de Ooster	Bollen van het Nieuwe Zand	Slikken van Voorne	Verklikker- plaat
strandrecreatie	✓	-	-	-	beperkt	-
strandporten	-	-	-	-	-	-
surfen	✓	nee	beperkt	-	beperkt	-
duiken	✓	beperkt	beperkt	beperkt	beperkt	beperkt
vliegen	✓	✓	✓	✓	✓	✓
varen	✓	beperkt	beperkt	nee	-	nee
boomkorvisserij	nee	nee	nee	nee	nee	nee
visserij met fuiken	✓	-	-	-	-	-
overige visserij	beperkt	beperkt	beperkt	nee	beperkt	✓
kustverdediging	✓	✓	✓	✓	✓	✓

✓ = kan blijven plaatsvinden zoals vóór de beschermingsmaatregelen
 - = vond daar bij het opstellen van de beschermingsmaatregelen niet plaats
 beperkt = er gelden beperkingen vergeleken met vóór de beschermingsmaatregelen
 nee = is met de beschermingsmaatregelen niet meer mogelijk

Bodembeschermingsgebied = zeereservaat

Voor het bodembeschermingsgebied in het Ontwerp-beheerplan Voordelta is eerder de term 'zeereservaat' gebruikt. Die term suggereerde ten onrechte dat het een gebied betreft waar veel beperkingen zouden gelden voor menselijke activiteiten. Het gaat echter met name om bescherming van de zeebodem, vandaar dat in het beheerplan is gekozen voor de term 'bodembeschermingsgebied'.

Gunstiger voor natuur en kosten

Voorstel: zeewering in één keer aanleggen

Leegstand voorkomen en schade aan natuur zo veel mogelijk beperken. Dat waren de overwegingen voor het kabinet bij de bepaling dat de duizend hectare nieuwe haventerreinen van Maasvlakte 2 in fasen moeten worden aangelegd. Hoeveel fasen van hoe groot precies, vindt het kabinet een vraag voor de uitvoering. Kosten, gevolgen voor beschermde natuur en de 'feitelijke marktvraag' moeten daarop het antwoord geven.

"Inmiddels weten we op al die terreinen meer", zegt projectleider PMR, René Vrugt. Voor kosten én natuur blijkt aanleg in één keer van de buitencontour, de zeewering rond het nieuwe havengebied, per saldo gunstiger. Er treden minder verstoringen op, er is minder overlast en de aannemer kan efficiënter werken. Aanleg ineens lijkt dus een logische beslissing, maar 'die vraag

ligt eerst bij de uitvoerder', legt Vrugt uit. "Maasvlakte 2 is geen door de overheid gestuurd project. Het rijk levert een bijdrage, omdat uitbreiding van de haven goed is voor Nederland. Maar de uitvoering, met alle risico's die daarbij horen, is aan het Havenbedrijf Rotterdam. Daar ligt dus ook de eerste beslissing om, binnen de aangegeven PKB-kaders, de buitencontour in één keer of in fasen aan te leggen."

Beoordeling en advies

Wat het Havenbedrijf betreft, is die keuze duidelijk. "In één keer aanleggen van de zeewering", meldt projectdirecteur Ronald Paul. Zo staat het straks in de aanvragen voor de benodigde vergunningen. Die aanvragen beoordeelt het rijk vervolgens op de gevolgen voor beschermde natuur. Blijkt dat de huidige onderzoeksuitkomsten inderdaad kloppen, dan kan het Havenbedrijf de zeewering in

één keer in zijn definitieve vorm aanleggen. Daarbinnen spuit het Havenbedrijf vervolgens haventerreinen op, naar gelang er vraag is in de markt. Die blijkt tot nu toe groot. Voor zo'n driehonderd van de uiteindelijke duizend hectare is al klandizie.

Vrugt: "Evengoed zal het rijk voor de aanleg echt van start gaat ook die marktvraag nog een laatste maal toetsen. Het gaat dan niet alleen om klanten die terrein willen huren, maar ook om de situatie op de wereldmarkt en de verwachtingen daarover." Blijkt daaruit dat de behoefte aan haventerreinen in Rotterdam nog steeds zo groot is als eerder aangenomen, dan kan het Havenbedrijf starten met de aanleg. Vrugt: "Vervolgens draait het Havenbedrijf aan de knoppen. Daar ligt de beslissing over het tempo voor het opspuiten van terreinen. Het is hun investering en het zijn hun klanten." ■



Rinse van der Woude: 'Laat zien dat recreatie hier ook kan.'

Kansen en zorgen natuurmaatregelen Voordelta

'In elk geval blijven vissen'

"W" akker lig ik er niet van, daar ben ik iets te nuchter voor. Maar ik maak me wel zorgen. Ik vis met fuiken, staand want, met de boomkor en op garnalen. Altijd hier in de buurt. Ik heb een schip van 150 pk, daar mag ik mee tot drie mijl uit de kust. Precies dus het gebied waar nu die nieuwe regels gaan gelden." Dit zegt Jan Luime, eigenaar van de Ouddorp 2 en al ruim veertig jaar visser in de Voordelta.

Vissers, recreatieondernemers en bestuurders uit de regio waren betrokken bij het opstellen van de spelregels voor natuurbescherming in het gebied, om de belangen zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen. Over het resultaat lopen de meningen uiteen. Sommigen zien kansen, zoals jachthaveneigenaar Fred Redeker, die veel verwacht van een toeristisch centrum bij de Haringvlietdam (zie elders in dit Journaal). Anderen maken zich zorgen. Zoals Jan Luime. In het bodembeschermingsgebied is de boomkorvisserij straks niet meer toegestaan. Voor andere vormen van visserij gelden regels en beperkingen, vooral binnen de rustgebieden. Luime: "Ik beoefen al die vormen van visserij, om aan het eind van het jaar een klein salarisje over te hebben. Of dat straks nog lukt, weet ik niet. Ik probeer het compromis te zoeken, zodat ik in elk geval kan blijven vissen. Er is ook nog wel wat ruimte. Ik moet maar zien. Zolang natuurbeschermers maar niet roepen dat visserij en natuur nooit samen kunnen, want dan weet ik het even niet meer."

Weinig veranderingen voor kitesurfers

Rinse van der Woude van kitesurfschool Natural High aan de Brouwersdam kiest eveneens voor dóórgaan, ook met de komst van een rustgebied voor zeehonden en zwarte zee-eenden voor de deur. "Voor kitesurfers bij de Brouwersdam verandert er eigenlijk niet veel." De maatregelen voor het rustgebied daar tegenover zijn een precisieafstemming tussen de belangen van de watersporters en de verplichtingen voor

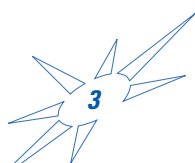
natuurbescherming. Alleen in de winter, wanneer er veel eenden en weinig sporters zijn, gelden de beschermingsmaatregelen voor het hele gebied. Van der Woude: "Dat is mooi natuurlijk, maar eigenlijk is het wat de surfers betreft niet nodig. In de winter is er vanzelf veel minder actie."

Ook al merken de klanten van Natural High waarschijnlijk niet veel van de natuurbescherming, zorgvuldige communicatie vindt Van der Woude wel degelijk van belang. "Natuur kan een goede meerwaarde zijn, maar dan moet het wel zo worden gecommuniceerd." Nadruk op verboden is ongunstig voor de recreatiesector. En ook de 'nationale kick off' van het recreatie seizoen, de paasdagen, moet wat hem betreft niet belemmerd worden doordat de 'zomergrens' dan nog niet zou gelden. Van der Woude: "Niet dat we er direct last van hebben. Het gaat om het beeld. Laat zien dat recreatie hier ook kan. Juist met die paasdagen."

Heel behoorlijke overeenkomst

"Aanvankelijk stonden de belangen van vissers, recreatieondernemers en natuurbescherming recht tegenover elkaar, maar uiteindelijk ligt er nu toch een heel behoorlijke overeenkomst." Zo kenschetst Ger van de Velde - de Wilde, burgemeester van Goedereede, de maatregelen die met het beheerplan voor de deur van haar gemeente van kracht zullen worden. Niet dat ze geen oog heeft voor de nadelen. "Wie straks aan de kust iets nieuws wil beginnen, zal eerst een vergunning moeten aanvragen en mogelijk natuureffecten moeten laten onderzoeken. Dat kost tijd, geld en gedoe."

Daartegenover staan wat haar betreft nieuwe kansen om een 'wereldwijd uniek gebied' onder de aandacht te brengen en meer mensen ervan te laten genieten. Van de Velde: "Voor nieuwe projecten op dat gebied is ook steun toegezegd. Ik weet dat er nu al ondernemers zijn die dat oppakken en ook als lokale overheid zullen wij daar zeker plannen voor indienen." ■



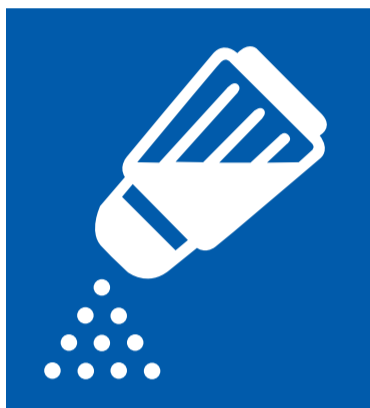
Fietsbrug voor Vlaardingen en zout voor Oostvoornse Meer

Vlaardingen heeft sinds kort een brug voor fietsers en wandelaars over het Buizengat, een oude binnenhaven in het centrum. Aanleg van de brug is onderdeel van het PMR-deelproject Bestaand Rotterdams Gebied (BRG), een serie projecten om de bestaande haven beter te benutten en de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren. Aan beide zijden van het Buizengat verrijzen momenteel vijfhonderd nieuwe woningen. De brug completeert voor de bewoners van deze nieuwe binnenstadswijk van Vlaardingen een 'rondje rivier': langs en over het water naar de Nieuwe Waterweg en terug. Vlaardingen op zijn mooist.

Binnenkort starten ook de werkzaamheden voor een pijpleiding waardoor zout water uit het Beerkanaal het Oostvoornse Meer in kan stromen, eveneens een BRG-project. Het zoutgehalte in deze voormalige zandafgraving moet op deze manier ongeveer verdubbelen, wat zorgt voor een heldere, zilte binnenzee met bijzondere vissen en planten. Glooiende oevers en zandbanken moeten het karakter van het meer verder veranderen: van een diepe afgraving met steile oevers en troebel water naar een binnenzee zoals je die op het raakvlak van Noordzee en rivier verwacht. Het zoutvaatje, op billboards en www.natuurlijkoostvoornsemeer.nl,

symboliseert de vorderingen en geeft het actuele zoutgehalte aan: van zo'n vierduizend milligram per liter water naar uiteindelijk zes- tot achtduizend milligram.

Andere inmiddels in gang gezette of afgeronde onderdelen van BRG zijn het verbeteren van de verkeersveiligheid in Ouddorp, een groene inrichting van de landtong Rozenburg en aanleg van rivierparken in Charlois, Schiemonde en Pernis. Van de beoogde tweehonderd hectare ruimtewinst in de haven, het tweede onderdeel van BRG, is ruim de helft inmiddels gerealiseerd.



Zoutvaatje symboliseert metamorfose Oostvoornse Meer van zandafgraving naar binnenzee.

Brug voor een 'rondje rivier' in Vlaardingen.

Ontwikkelperspectief Midden-IJsselmonde

Rust, recreatie en genieten van de natuur

Ongeveer tachtig procent van het gebied tussen Rhoon en de Oude Maas op Midden-IJsselmonde is momenteel agrarisch gebied. Zo'n twintig procent bestaat uit natuur en groengebieden waar mensen fietsen, wandelen, paardrijden, skaten en, op het terrein bij de Oude Maas, golfen. Over vijftien jaar zal die verhouding andersom zijn: zo'n twintig procent van het gebied is boerenland, dat goed past in een omgeving die vooral bestemd is voor rust, recreatie en genieten van de natuur.

Zo ziet de provincie Zuid-Holland dat voor zich in het 'Ontwikkelperspectief' voor Midden-IJsselmonde. Einduitkomst: een zeshonderd hectare groot 'Landschapspark Buytenland'. 'Een uniek natuur- en recreatiegebied met nationale uitstraling', zoals gedeputeerde Erik van Heijningen en burgemeester Harald Bergman van Albrandswaard het bij de presentatie van het ontwikkelperspectief op 10 januari jongstleden, omschreven.

Realisatie van het landschapspark is een gezamenlijk initiatief van provincie en gemeente. In het ontwikkelperspectief presenteren zij de uitgangspunten.

De belangrijkste:

- bestaande landbouwgrond wordt voor een belangrijk deel hoogwaardige natuur en recreatiegebied;
- er blijft gelegenheid voor agrarische bedrijvigheid die past binnen een natuur- en recreatiegebied;
- de karakteristieke dijken en waterwegen blijven behouden, evenals de golfbaan bij de Oude Maas.

Helder plan

"Mooi natuurlijk dat er zo'n perspectief is, maar we hadden liever een helder plan gehad", zegt Jan de Jong van Zuid-Hollands Landschap, de organisatie die meedenkt over het ontwikkelen van 750 hectare natuur rond Rotterdam, één van de drie PMR-deelprojecten. Het uitvoerings-

tempo van dit project kan en moet omhoog, vindt De Jong. "Er ligt nu wel geld op tafel, maar geen plan waarmee je kunt starten met grondaankopen of waarvan je de effecten in beeld kunt brengen. Wat komt waar en wat levert dat op. Die duidelijkheid hadden wij wel graag gehad. Er zijn ideeën genoeg."

Ook de boeren op Midden-IJsselmonde dringen al langer aan op een helder plan plus financiering, 'ter voorkoming van een uitrookbeleid', zoals ze via hun organisatie LTO-Noord bij de presentatie van het ontwikkelperspectief lieten weten. Zij vrezen 'verpaupering' en 'wegkwijnen van bedrijven' als er straks wel een gewijzigd bestemmingsplan is maar geen mogelijkheid om op datzelfde moment ook alle grond aan te kopen.

Onderzoek en inspraak

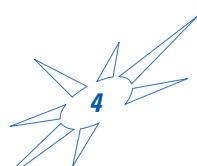
Provincie en gemeente willen volgens woordvoerder Wietske Veltman net als de boeren en Zuid-Hollands Landschap 'tempo maken met het plan en de realisatie'. "Maar gezien de vele belangen die bij dit project spelen, is zorgvuldigheid onmisbaar. Vandaar het ontwikkelperspectief, waarin we alle uitgangspunten op een rijtje hebben gezet en aangeven wat op basis daarvan mogelijk is."

Aan de hand van het ontwikkelperspectief werken provincie en gemeente de plannen

in de komende periode nader uit tot een basisinrichtingsplan. Zij vragen daarbij inbreng van Zuid-Hollands Landschap en de ontwerpers van eerdere inrichtings-ideeën zoals de 'Albrandswaardse Variant' en 'Natuurwinst'. Ook voorstellen voor een aangepaste voortzetting van boerenbedrijven of voor recreatieondernemingen in het nieuwe natuurgebied zijn welkom. Het basisinrichtingsplan is vervolgens uitgangspunt voor een onderzoek naar de milieueffecten en de procedure voor herzien van het bestemmingsplan. Iedereen die dat wil, kan in die procedure inbreng leveren op de plannen of het onderzoek. De eerste gelegenheid daarvoor is rond juni dit jaar. Meer informatie is verkrijgbaar bij de provincie Zuid-Holland (www.zuid-holland.nl/pmr, tel. 070 - 441 69 59).

Masterplan voor kleinere natuurgebieden

Over natuur en recreatie in twee kleinere gebieden ten noorden van Rotterdam, vijftig hectare langs de Schie en honderd hectare bij Berkel en Rodenrijs, is inmiddels overleg gevoerd met de betrokken (deel)gemeenten en de stadsregio. De gemeente Rotterdam, die deze projecten uitvoert, stelt aan de hand daarvan een masterplan op waarin locaties, globale inrichting en fasering van het project zijn aangegeven, en overlegt hierover met de omgeving. Meer informatie bij de gemeente Rotterdam, dienst Stedenbouw en Volkshuisvesting, tel. 010 - 489 73 06.



Project Mainport-ontwikkeling Rotterdam

De Rotterdamse haven is een belangrijke schakel in het wereldwijde goederenvervoer en levert een grote bijdrage aan de Nederlandse economie. In het bestaande haven- en industriegebied is voor verdere ontwikkeling vrijwel geen ruimte meer. Daarom wil de Nederlandse overheid de mainport Rotterdam versterken. Ook moet de kwaliteit van de leefomgeving in Rijnmond verbeteren. Beide doelstellingen vormen het uitgangspunt voor de Planologische Kern Beslissing (PKB) Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR). De PKB biedt de ruimtelijke mogelijkheden voor het tot stand brengen van drie deelprojecten:

- Aanleg van Maasvlakte 2: landaanwinning in zee van ongeveer 2000 ha met ruimte voor 1000 ha nieuw haven- en industriegebied en maatregelen om schade aan beschermde natuur te compenseren (natuurcompensatie);
- Ontwikkeling van 750 hectare natuur- en recreatiegebied op Midden-IJsselmonde en ten noorden van Rotterdam;
- Bestaand Rotterdams Gebied: een serie projecten om het bestaande havengebied beter te benutten en de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren.

De PKB PMR is eind december 2006 in werking getreden. De volgende stap is het tot stand brengen van de drie deelprojecten. Daarbij is het Havenbedrijf Rotterdam verantwoordelijk voor de aanleg van het nieuwe havengebied en het rijk voor de bijbehorende natuurcompensatie; de provincie Zuid-Holland voor het deelproject 750 hectare natuur- en recreatiegebied; de gemeente Rotterdam voor het deelproject Bestaand Rotterdams Gebied.

De projectorganisatie PMR, ondergebracht bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat, volgt namens het rijk de vorderingen van de drie deelprojecten, bewaakt de onderlinge samenhang en ziet erop toe dat de afspraken uit de PKB worden nagekomen.

Meer informatie over PMR vindt u onder 'onderwerpen/goederenvervoer/pmr' op de website van het ministerie: www.minvenw.nl

COLOFON

PMR-Journaal is een uitgave van PMR en is bedoeld om lezers te informeren over de voortgang van het project. Plaatsing op de verzendlijst kan schriftelijk worden aangevraagd. Wilt u reageren op de inhoud van het PMR-Journaal of heeft u vragen over het project, dan kunt u contact opnemen met PMR, Postbus 20904, 2500 EX Den Haag. Tel (070) 351 14 63, fax (070) 351 14 77 of e-mail pmr@minvenw.nl

Eindredactie
PMR, Den Haag

Communicatie-advisering
en begeleiding
Euro RSCG Bikker, Rotterdam

Redactie
Jos Lammers, Delft

Vormgeving, opmaak en illustraties
VDM reclame, Rotterdam

Fotografie
Herman Zonderland, Delft

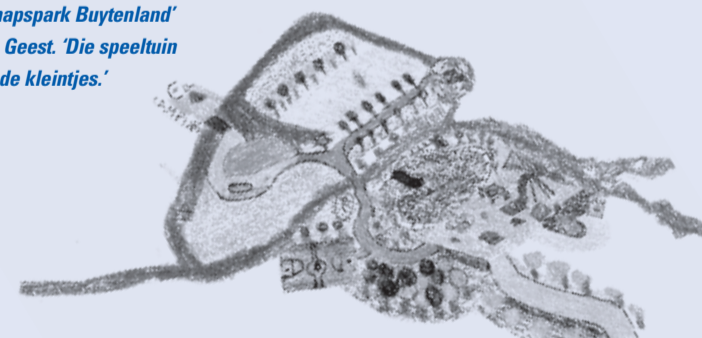
Druk
Drukkerij Twigt, Waddinxveen

Den Haag, maart 2007

PMR-Journaal is gedrukt op milieuvriendelijk Biotoppapier.

Fruit en tekeningen

Visie op 'Landschapspark Buytenland' van Salomon van Geest. 'Die speeltuin is dan mooi voor de kleintjes.'



Leerlingen van groep acht van de basisschool Juliana in Rhoon plantten bij de presentatie van het Ontwikkelperspectief Midden-IJsselmonde samen met minister Pieter Winsemius de eerste fruitbomen: symbool voor een vruchtbare samenwerking aan het beoogde Landschapspark Buytenland. Ze maakten ook tekeningen van hoe het zou moeten worden. Salomon van Geest uit groep acht tekende een camping, een speeltuin, groen en een meertje. "Ik dacht, dan kunnen we in de zomer zwemmen en varen. En de hond uitlaten, want wij hebben een hond en

wonen er vlakbij." Dat hij zelf tegen de tijd dat het klaar is misschien kinderen heeft, leidt tot gelach, maar ook direct tot een oplossing. "Daar is dan mooi die speeltuin voor."

"Best wel zielig", vindt Salomon het wel, dat boeren misschien weg moeten voor de nieuwe natuur. "Mijn ouders kennen een boer en die moet nu al voor de tweede keer van zijn land af. Eerst voor appartementen en nu hiervoor." Salomon hoopt dat daar iets op gevonden wordt, want "ik hou van bomen, maar ook van melk."