



Zienswijzen naar aanleiding van ontwerp-besluit

Gebruik Stormvloedkering Nieuwe Waterweg



Zienswijzen naar aanleiding van ontwerp-besluit

Gebruik Stormvloedkering Nieuwe Waterweg

Nota van Antwoord SVKW



Inhoudsopgave

- 1 Inleiding 3
- 2 Lijst van instanties en personen die hun zienswijze kenbaar hebben gemaakt 4
- 3 Samenvatting van de binnengekomen zienswijzen en de visie daarop van de minister van Verkeer en Waterstaat 5
- 4 Conclusie 20

.....
Bijlage

- 1 Brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 2 oktober 1990 aan de bewonersleden inspraakgroep herinrichting wijk 't Hoofd.



1 Inleiding

In mei 1997 zal de stormvloedkering in de Nieuwe Waterweg officieel in gebruik worden genomen. Deze kering is in het kader van de Deltawet gebouwd om bij stormvloeden de Deltaveiligheid in het benedenrivierengebied te realiseren.

Eén van de uitgangspunten bij het ontwerp van de kering was een sluitpeil van NAP + 3,20 m. Dat wil zeggen dat de kering gesloten zou worden indien verwacht wordt dat de waterstand op de Nieuwe Maas ter hoogte van het Boerengat een peil van NAP + 3,20 m zal bereiken of overschrijden.

Het uitgevoerde ontwerp van de kering staat ook lagere sluitpeilen toe, echter niet lager dan NAP + 2,80 m onder stormomstandigheden. Om zoveel als mogelijk recht te kunnen doen aan alle betrokken belangen zijn door Rijkswaterstaat, directie Zuid-Holland de volgende sluitpeilen onderzocht: NAP + 3,20 m, NAP + 3,00 m en NAP + 2,80 m.

De mogelijkheden voor en consequenties van het sluiten van de kering zijn in november 1996 aangegeven op drie, in de pers aangekondigde, openbare informatiebijeenkomsten. Tevens is hierover overleg geweest voor bestuurders in het betrokken gebied.

De minister van Verkeer en Waterstaat heeft in december 1996 het Overlegorgaan Waterbeheer en Noordzee-aangelegenheden om overleg gevraagd inzake het sluitpeil. Het OVN heeft de overlegaanvraag behandeld in zijn vergadering van 15 januari 1997 en naar aanleiding daarvan op 27 januari 1997 een Rapport van bevindingen (nr OVN-97/13) uitgebracht. De conclusie van het rapport luidt:

“Het OVN, met uitzondering van de VNG en het IPO, spreekt zich uit voor een voorlopig sluitpeil van de stormvloedkering Nieuwe Waterweg van 3.00 m + NAP met daaraan gekoppeld een evaluatie van het gevoerde beheer gedurende een periode van 5 jaar. De VNG en het IPO nemen ter zake geen standpunt in.”

In de periode van 12 maart 1997 tot en met 11 april 1997 heeft het ontwerp-besluit Gebruik Stormvloedkering Nieuwe Waterweg ter inzage gelegen en zijn belanghebbenden uitgenodigd hun zienswijze naar voren te brengen. De terinzagelegging heeft tot 26 schriftelijke reacties geleid, waarvan 6 reacties van 1 persoon afkomstig zijn. Tevens heeft op 26 maart 1997 een hoorzitting plaatsgevonden op het stadhuis van Rotterdam. Hierbij hebben 2 personen het woord gevoerd.

Onder punt 2 is een lijst van namen en adressen opgenomen van diegenen die hun zienswijze naar voren hebben gebracht. Onder punt 3 is een samenvatting gegeven van de zienswijzen en de visie daarop van de minister van Verkeer en Waterstaat. Tenslotte wordt onder punt 4 de conclusie met betrekking tot het vast te stellen sluitpeil aangegeven.



2 Lijst van instanties en personen die hun zienswijze kenbaar hebben gemaakt

Schriftelijke reacties:

1. De heer B. Verkade, Generaal de Wetstraat 51, 3143 CJ Maassluis
2. De heer J.M. Broere, Lekdijk West 125, 2861 EV Bergambacht
3. SVZ Havenondernemersvereniging Rotterdam, Postbus 4222, 3006 AE Rotterdam
4. Rotterdams havenbedrijf (r.h.b.) b.v., Postbus 55092, 3008 EB Rotterdam
5. Bell Lijn B.V., Postbus 454, 3190 AK Hoogvliet-Rt
6. Waterschap De Brielse Dijkkring, Postbus 19, 3230 AA Brielle
7. Dammers Port Services B.V., Postbus 1030, 3160 AE Rhoon
8. V.v.e. 't Zeegat, Postbus 258, 3220 AG Hellevoetsluis
9. Wijkvereniging 't Hoofd, Generaal de Wetstraat 47, 3143 CJ Maassluis
10. Gemeente Rotterdam, Postbus 70012, 3000 KP Rotterdam
11. Rotterdam freight agencies b.v., Postbus 5324, 3008 AH Rotterdam
12. F.A. Voight & Co. b.v., Postbus 1158, 3000 BD Rotterdam
13. Koninklijke Van Ommeren NV, Postbus 1923, 3000 BX Rotterdam
14. Gemeente Vlaardingen, Postbus 141, 3130 AC Vlaardingen
15. Vereniging van Rotterdamse Cargadoors, Postbus 4222, 3006 AE Rotterdam
16. Regionale Loodsencorporatie Rotterdam-Rijnmond, Postbus 23253, 3001 KG Rotterdam
17. Centraal bureau voor de Rijn- en Binnenvaart, Postbus 23133, 3001 KC Rotterdam
18. Ledengroep Containeroperators CBRB, Postbus 23133, 3001 KC Rotterdam
19. Koninklijke scheepsagentuur Dirkzwager BV, Postbus 14, 3140 AA Maassluis
20. Hoogheemraadschap van Schieland, Postbus 4059, 3006 AB Rotterdam

Mondelinge reacties:

21. De heer J.M. Broere, Lekdijk West 125, 2861 EV Bergambacht
22. De heer R.C. Bagchus, secr. SVZ, Postbus 4222, 3006 AE Rotterdam



3 Samenvatting van de binnengekomen zienswijzen en de visie daarop van de minister van Verkeer en Waterstaat

No	Belanghebbende	Zienswijze	Visie V&W
1.	Dhr. B. Verkade	<p>(1.1) Er is geen rekening gehouden met de belangen van de bewoners en bedrijven in de buitendijkse gebieden; de vaststelling van het sluitpeil is te zeer gekoppeld aan het Rotterdamse havenbelang (= NAP + 3,20 m).</p> <p>(1.2) De inspraakprocedure heeft een laag democratisch gehalte; het sluitpeil van NAP + 2,80 m staat niet werkelijk ter discussie.</p> <p>(1.3) Verwijzend naar de overstromingen in Limburg wijst inspreker op de niet te verzekeren economische schade (oplopend tot enkele tientallen procenten van het jaarinkomen).</p> <p>(1.4) Bij de besluitvorming over het gebruik van de stormvloedkering moet rekening worden gehouden met de besluitvorming rond een wettelijke regeling van de schade voor bewoners als gevolg van overstromingen. Totdat deze regeling bekend is (en er daardoor wellicht grotere risico's kunnen worden genomen) dient te worden vastgehouden aan een sluitpeil van NAP + 2,80 m.</p> <p>(1.5) Met het ontwerp-besluit is het financiële risico onevenredig gespreid; bij het ontbreken van een wettelijke schaderegeling dienen de Rotterdamse havenbedrijven mee te betalen aan een schadefonds voor bewoners en bedrijven in de (buitendijkse) risicogebieden.</p>	<p>(1.1) In verband met de belangen van de bewoners en bedrijven in de buitendijkse gebieden is het oorspronkelijke sluitpeil van NAP + 3,20 m verlaagd naar NAP + 3,00 m. Bovendien zij erop gewezen dat de kering primair is gebouwd met het oog op de beveiliging van binnendijkse gebieden en niet ter voorkoming van wateroverlast in buitendijkse gebieden. Voorts worden de bewoners en bedrijven geacht de risico's te kennen van vestiging in buitendijks gelegen gebieden en die risico's te hebben aanvaard. Nochtans bestaat de bereidheid het sluitregime zodanig vast te stellen dat het risico van wateroverlast in de buitendijkse gebieden wordt verkleind. Daarbij dient echter rekening te worden gehouden met andere conflicterende belangen.</p> <p>(1.2) Voor het vaststellen van het sluitpeil zijn drie alternatieven onderzocht, die allemaal objectief zijn beoordeeld en ter discussie stonden.</p> <p>(1.3) Het wordt bekend verondersteld dat wonen en werken in buitendijkse gebieden (financiële) risico's met zich meebrengen die voorsnog niet te verzekeren zijn.</p> <p>(1.4) Door de regering is ter behandeling in de Tweede Kamer een wetsvoorstel ingediend inzake tegemoetkoming in de schade en kosten in geval van overstromingen door zoet water, aardbevingen en andere rampen. Deze wet geldt echter niet voor overstromingen in buitendijkse gebieden. Zie ook 1.3</p> <p>(1.5) Zie 1.3 en 1.4</p>



2. Dhr. J. Broere

(2.1) Inspreker is van mening dat een zo laag mogelijk sluitpeil voor alle belanghebbenden voordeliger is dan het oorspronkelijke sluitpeil van NAP + 3,20 m.

(2.2) Inspreker gelooft niet in een eventueel imagoverlies van de Rotterdamse haven bij frequente(re) sluiting van de stormvloedkering in tijden van hoog water; van imagoverlies kan volgens inspreker wel sprake zijn indien de kering nodeloos wordt gesloten (door proefsluitingen vaker dan noodzakelijk plaats te laten vinden).

(2.3) In het besluit dient te worden aangegeven hoe wordt gehandeld indien de hoge afvoer van de Rijn/Lek (voor het gebied van Schoonhoven tot voorbij Rotterdam) samenvalt met een hoog peil van de zeespiegel.

(2.4) Inspreker oppert het plan de stormvloedkering in te schakelen voor de bijsturing van extreem hoogwaterafvoer vanuit de rivieren; hoogwater vanuit de rivieren levert volgens inspreker een vele malen groter gevaar op dan hoogwater vanuit zee.

(2.5) Naar het oordeel van inspreker dient bij calamiteiten een rivierafvoer van 12.000 - m³/sec het criterium te zijn.

(2.6) Inspreker stelt vast dat de Rotterdamse belangen van grotere invloed zijn op (de vaststelling van) het sluitpeil dan de belangen van de bewoners in buitendijkse gebieden.

(2.7) Inspreker spreekt zijn bezorgdheid uit over de mogelijkheid dat de stormvloedkering na (proef)sluiting om technische redenen niet meer kan worden geopend.

(2.1) Naast de technische beperkingen zal de economische schade voor de Rotterdamse haven en de daarbij betrokken bedrijven onverantwoord groot worden indien een (te) laag sluitpeil wordt gekozen.

(2.2) Het gevaar voor imagoverlies bij te vaak sluiten van de haven is wel degelijk aanwezig. Daarom is ervoor gekozen de kering niet eerder te sluiten dan bij een verwachte waterstand van NAP + 3,00 m.

(2.3) Bij het bepalen van het moment waarop de kering gesloten dient te worden, wordt rekening gehouden met de afvoer van de Rijn (c.q. Lek en Waal) en Maas. De kering wordt op een zodanig tijdstip gesloten dat al het rivierwater zonder gevaar voor overstroming kan worden opgevangen.

Na het hoogwater wordt de kering opgedreven zodra de waterstand aan de binnenzijde van de kering hoger wordt dan aan de zeezijde, zodat het rivierwater naar zee kan afstromen.

(2.4) Indien er geen storm op zee is, kan een hoge afvoer van de Rijn en/of Maas ongehinderd afstromen naar zee via de Nieuwe Waterweg en de Haringvlietsluizen. Inzetten van de stormvloedkering zou juist averechts werken.

(2.5) Bij het gebruik van de stormvloedkering is rekening gehouden met een afvoer van de Rijn van maximaal 18.000 m³/s.

(2.6) Bij het vaststellen van het sluitpeil zijn de belangen van alle betrokkenen zorgvuldig afgewogen.

(2.7) De beheerder zal alles in het werk stellen om te voorkomen dat dit plaatsvindt. Dit is ook een van de redenen dat het sluitpeil niet lager kan zijn dan NAP + 2,80 m onder stormomstandigheden.



3. SVZ
Havenondernemers
vereniging
Rotterdam
- (3.1) De stormvloedkering dient pas dan te worden gesloten indien wordt verwacht dat de waterstand van de Nieuwe Maas in Rotterdam ter hoogte van het Boerengat een peil van NAP + 3,20 m of hoger zal bereiken.
- (3.2) In verband met het economisch belang en de concurrentiepositie van de Rotterdamse haven ten opzichte van de havens van Antwerpen en Hamburg moet het uitgangspunt zijn dat de kering in de Nieuwe Waterweg geen 'deur' mag worden.
- (3.3) Inspreker wijst op het gevaar van een 'deur' voor een aantal economische havenbekkens: Eemhaven (containers), Waalhaven (containers) en Merwedehaven (fruit).
- (3.4) Het niet (kunnen) kwantificeren van het imagooverlies van Rotterdam als 'open haven' geeft aan dat de (maatschappelijke) kostenberekening zoals die in het ontwerpbesluit wordt genoemd onvoldoende is om scenario's met elkaar te vergelijken.
- (3.5) In het ontwerp-besluit is het feit dat de factor arbeid en de factor geïnvesteerd kapitaal niet kunnen worden ingezet tijdens moment van sluiting, in de kostenpost onvoldoende meegewogen. Inspreker benadrukt dat tegenover het verlies van inkomsten door het uitwijken van schepen naar concurrerende havens nauwelijks een verlaging van de kosten staat.
- (3.6) Inspreker hoopt niet dat het voor veel havens opgaande negatieve imago 'achter de sluizen' in Rotterdam vervangen wordt door 'achter de deur'.
- (3.1) Na afweging van de (tegenstrijdige) belangen van alle betrokkenen wordt een sluitpeil van NAP + 3,00 m als meest reëel aangemerkt. De daarmee samenhangende sluitfrequentie wordt acceptabel geacht, gelet op de minimale schade die daarvan mogelijk het gevolg kan zijn in verhouding tot het te dienen belang.
- (3.2) Gestreefd wordt naar een situatie waarin, gelet op alle belangen, het aantal sluitingen zo beperkt mogelijk zal zijn.
- (3.3) Zie 3.2
- (3.4) Dit aspect is meegenomen bij de besluitvorming, waarbij niet alleen naar de laagste maatschappelijke kosten is gekeken.
- (3.5) Bij de kwantificering van de schade voor de Rotterdamse haven is door onafhankelijke experts een schatting gemaakt waarbij onder andere deze kosten zijn meegenomen.
- (3.6) Zie 3.2



4. Rotterdams haven-
 bedrijf b.v.
- (4.1) Inspreker kan om economische redenen niet akkoord gaan met een sluitpeil, lager dan NAP + 3,20 m. (4.1) Zie 3.1
- (4.2) Sluiting van de stormvloedkering leidt tot verlies van klandizie (inspreker heeft strakke contracten met cliënten afgesloten) en geld (naar schatting van inspreker: f 35.000,= bij één dag sluiting). (4.2) Zie 3.5
- (4.3) Inspreker verzoekt proefsluitingen tijdens weekendtijden te laten plaatsvinden ("Wij kunnen onze klanten niet vertellen dat wij bijvoorbeeld maandag geen schepen kunnen lossen omdat er proefgedraaid moet worden met een deur."). (4.3) Getracht zal worden om hiermee rekening te houden, voor zover de omstandigheden dit toelaten.
5. Bell Lijn B.V.
- (5.1) Inspreker pleit voor sluiting van de stormvloedkering slechts indien de veiligheid in het geding komt, c.q. voor een sluiting bij NAP + 3,20 m. Sluiting bij lagere waterstanden acht inspreker om economische redenen niet wenselijk. (5.1) Zie 3.1
- (5.2) Inspreker wijst op het probleem van frequente(re) sluitingen voor de shortsea operators, die met vaste lijndiensten werken en - gezien de korte vaartijd - met krappe vaarschema's. Afwijkingen van bedoelde schema's als gevolg van sluiting van de stormvloedkering kunnen moeilijk worden hersteld/ingelopen. (5.2) Deze consequenties zijn onderkend, doch zijn niet te vermijden.
- (5.3) Inspreker brengt de scherpe concurrentie in de shortsea-sector naar voren; er is zowel sprake van een concurrentieslag met het ferryvervoer als met de Kanaaltunnel. Daarnaast kan de onbereikbaarheid van de Rotterdamse haven (c.q. het niet kunnen vertrekken uit de Rotterdamse haven) leiden tot een gedeeltelijke verplaatsing van de bestaande goederenstroom. (5.3) Het lijkt onwaarschijnlijk dat 1 sluiting extra in 10 jaar (als gevolg van het verlagen van het sluitpeil tot NAP + 3,00 m) tot een substantieel slechtere marktpositie leidt.



6. Waterschap De
Brielse Dijkkring

(6.1) Inspreker staat positief tegenover wijziging van het sluitpeil van de stormvloedkering ten behoeve van de achter de stormvloedkering gelegen buitendijkse gebieden, doch pas nadat inspreker inzicht heeft gekregen in de mogelijke gevolgen van deze wijziging.

(6.2) In verband met het beheer van primaire waterkeringen in de directe omgeving, zee- waarts ten opzichte van de stormvloedkering in de Nieuwe Maas (zoals de Brielse Maas- dijk), vraagt inspreker zich af of het eerder sluiten van de stormvloedkering zal leiden tot wijziging van de maatgevende hoogwaterstan- den. Indien dit het geval is, kan dit een extra aanpassing van de primaire waterkeringen betekenen.

(6.3) Het is inspreker niet duidelijk of sluiting bij een lager peil dan NAP + 3,20 m leidt tot een langere tijdsduur van de optredende hoog- waterstanden in de directe omgeving, zee- waarts ten opzichte van de stormvloedkering in de Nieuwe Maas.

(6.1) Zie 6.2 en 6.3

(6.2) Het verlagen van het sluitpeil tot NAP + 3,00 m zal niet leiden tot hogere maatgevende waterstanden, zodat geen aanpassing van de primaire waterkeringen nodig is.

(6.3) Het verlagen van het sluitpeil zal niet leiden tot een langere tijdsduur van de optredende hoogwaterstanden in de directe omgeving van de kering.



7. Dammers Port Services B.V.
- (7.1) Inspreker benadrukt dat ieder besluit dat een sluitpeil van minder dan 3,20 m onderschrijft, zal leiden tot een onaanvaardbare situatie voor de toegankelijkheid van een belangrijk deel van de Rotterdamse havenbekkens. (7.1)Zie 3.1
- (7.2) Inspreker wijst op de virtuele belemmering van de stormvloedkering; ook al is er - uitgaande van een sluitpeil bij NAP + 3,00 m - sprake van een gemiddelde sluitingsfrequentie van eens in de vijf jaar, dan nog krijgen reeders/gebruikers van de Rotterdamse havens de perceptie dat Rotterdam in tijden van hoogwater en storm een haven kan blijken te zijn waar de deur achter of voor je in het slot kan vallen. (7.2)Zie 3.2
- (7.3) Inspreker onderstreept het belang van het imago van een open haven, met name voor de fruitsector. Een frequentere sluiting dan bij NAP + 3,20 brengt dit imago schade toe. (7.3)Zie 3.4
- (7.4) Inspreker stelt dat een aantal principalen gebonden is aan vaste vaarschema's, waarbij de vaartijd en verblijfsduur in de haven al maanden vooraf vastliggen en gepubliceerd worden/zijn. Een sluitpeil dat negatief voor Rotterdam uitvalt, heeft (ook in dit verband) voor inspreker substantiële derving van inkomsten ten gevolge. (7.4)Zie 3.5
8. V.v.é. 't Zeegat
- (8.1) Inspreker verzoekt een zodanig sluitpeil te kiezen dat dijkverzwaring langs het Haringvliet bij Hellevoetsluis niet noodzakelijk wordt. Een dijkverhoging leidt - door beperking van het zicht over het Haringvliet - volgens inspreker vrijwel direct tot aanzienlijke waardedaling van de aldaar aanwezige woningen. (8.1) Het verlagen van het sluitpeil tot NAP + 3,00 m leidt niet tot verzwaring van de dijk langs het Haringvliet bij Hellevoetsluis.



9. Wijkvereniging
't Hoofd

(9.1) Inspreker maakt bezwaar tegen een sluitpeil van NAP + 3,00 m en bepleit een sluitpeil van NAP + 2,80 m op basis van de volgende argumenten:

- * de hinder voor de scheepvaart blijft beperkt tot gemiddeld eens in de drie jaar;
- * minder proefsluitingen (niet zinvol binnen een jaar een proefsluiting te doen);
- * laagste maatschappelijke kosten (f 4,9 miljoen)
- * eventuele schade voor bedrijven blijft beperkt tot slechts enkele promillen van de jaaromzet, terwijl eventuele schade voor bewoners in buitendijkse gebieden kan oplopen tot enkele tientallen procenten van hun jaarinkomen;
- * eventuele schade voor bedrijven is calculeerbaar en bovendien door te berekenen, terwijl eventuele schade voor bewoners in buitendijkse gebieden onverzekerbaar is;
- * eventuele schade voor de Rotterdamse haven is beperkt, aangezien bij storm sowieso minder activiteiten kunnen worden uitgevoerd;
- * bij onderlopen van buitendijkse gebieden is sprake van een ongevalrisico;
- * bij onderlopen van buitendijkse gebieden is sprake van milieuverontreiniging;
- * bij foutieve inschatting bij andere sluitpeilen loopt de woonwijk 't Hoofd in Maassluis onder water (25-45 cm);
- * bij hoog water vlak onder het peil van NAP + 3,07 m in Maassluis veroorzaakt de scheepvaart door waterverplaatsing wateroverlast;
- * een vaarverbod bij waterstanden vlak onder het peil van NAP + 3,07 m heeft hetzelfde effect als sluiting van de stormvloedkering;
- * als de stormvloedkering op een hoger peil sluit, zullen bewoners in buitendijkse gebieden de overstromingsschade verhalen op Rijkswaterstaat, op grond van het feit dat Rijkswaterstaat de schade had kunnen voorkomen.

(9.2) Inspreker wijst erop dat van buitendijks wonen slechts sprake kan zijn na aanleg van de Deltadijk, om de woonwijk heen.

(9.3) Inspreker stelt dat het argument dat het

(9.1) Zie 1.1

Voorts wordt verwezen naar de brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 2 oktober 1990 aan bewonersleden inspraakgroep herinrichting wijk 't Hoofd, die als bijlage is toegevoegd.

(9.2) De wijk 't Hoofd is reeds van oudsher buitendijks gelegen.

(9.3) Het gevaar voor imagoverlies bij te vaak



- imago van Rotterdam zal worden geschaad bij frequentere sluiting van de stormvloedkering niet steekhoudend is, omdat bij sluiting van de kering slechts een beperkt deel van de haven wordt afgesloten. Bij aanleg van de Tweede Maasvlakte zal dit deel nog kleiner worden.
- (9.4) Volgens inspreker zal - bij juiste promotie van de stormvloedkering - het imago van de Rotterdamse haven niet verslechteren, maar juist verbeteren: meer veiligheid voor het land en toch een goede toegankelijkheid van 's werelds grootste haven.
- (9.5) Inspreker bepleit vanaf het moment van ingebruikname een sluitpeil van NAP + 2,80 m; het kan volgens inspreker niet zo zijn dat het aanpassen van het beslis- en besturingssysteem niet eerder haalbaar is dan 1 oktober 1998.
10. Gemeente Rotterdam
- (10.1) Conform afspraken, d.d. 15 juni 1988 gemaakt in het periodiek Havenoverleg, bepleit inspreker een sluitpeil van NAP + 3,20 m in verband met de door inspreker gewenste open haven.
- (10.2) Inspreker wijst op het belang van een open haven c.q. van het voorkomen van een niet te voorzien oponthoud door sluiting van de kering voor de concurrentiepositie van Rotterdam, de gewenste korte verblijftijden van schepen in de havens en de strakke vaarschema's van met name containerrederijen.
- (10.3) Een minimale sluitfrequentie is volgens inspreker van groot belang om het uitwijken van schepen naar andere havens te voorkomen.
- (10.4) Inspreker benadrukt dat de stormvloedkering nooit gebouwd is om de overstromingskans van buitendijkse gebieden te elimineren. Inspreker wijst er in dit verband op dat de overstromingskans van het buitendijkse gebied tevens wordt bepaald door een hoge rivierafvoer, waarbij de stormvloedkering geen rol speelt; bedoeld gebied zal derhalve blijvend op de overstromingsmogelijkheid moeten zijn geprepareerd.
- sluiten van de haven is wel degelijk aanwezig want in het deel van de haven dat afgesloten wordt door het inzetten van de kering bevinden zich ook belangrijke op- en overslagbedrijven.
- (9.5) Vanwege de complexiteit van het beslisen besturingssysteem, gekoppeld aan de eisen van bedrijfszekerheid en veiligheid is aanpassing niet mogelijk vóór 1 oktober 1998.
- (10.1) Zie 3.1 en 3.2
- (10.2) Zie 3.2, 5.2 en 5.3
- (10.3) Zie 5.2
- (10.4) Met het gekozen sluitpeil wordt de kans van overstromen van buitendijkse gebieden ook niet geëlimineerd, doch beperkt. Verder wordt opgemerkt dat een hoge rivierafvoer alléén geen overstromingen van buitendijkse gebieden in het benedenrivierengebied veroorzaakt (zie ook 2.4).



11. Rotterdam freight agencies b.v.
- (11.1) Inspreker bepleit handhaving van het sluitpeil van NAP + 3,20 m in verband met de door inspreker gehanteerde strakke vaarschema's, gekoppeld aan doorvoer van lading van en naar het achterland.
- (11.2) Indien in de toekomst sluiting van de stormvloedkering vaker dan om veiligheidsredenen noodzakelijk zou plaatsvinden, voorziet inspreker problemen voor het punctueel onderhouden van strakke vaarschema's.
- (11.1) Zie 5.2
- (11.2) De beheerder zal de kering alleen sluiten als dit om veiligheidsredenen noodzakelijk is; hieronder vallen ook technische redenen.
12. F.A. Voigt & Co. b.v.
- (12.1) Inspreker bepleit een sluitpeil van NAP + 3,20 m om reden van strakke vaarschema's van één van zijn principalen die actief is op de shortsea-markt en van verschillende terminals gebruik maakt, die vrijwel allemaal achter de stormvloedkering zijn gelegen.
- (12.2) Volgens inspreker betekent een verlaagd sluitpeil van NAP + 3,00 m dat de stormvloedkering eens in de twee jaar zou moeten worden gesloten, in plaats van eens in de zes jaar bij een sluitpeil van NAP + 3,20 m.
- (12.3) Inspreker meldt dat door de voorziene 27-uren (proef)sluiting op 11 en 12 mei 1997 een reder reeds te kennen heeft gegeven dat drie aanvankelijk in Rotterdam te verwelkomen schepen dan waarschijnlijk zullen worden begroet in de haven van Antwerpen.
- (12.4) Inspreker wijst erop dat de kosten voor arbeid en geïnvesteerd kapitaal in de periode van sluiting wel degelijk blijven bestaan.
- (12.5) Met het oog op de substitutie van wegtransport door veetransport vraagt inspreker in de afweging rekening te houden met de belangen van shortsea en feeder operators.
- (12.1) Zie 5.2
- (12.2) Een sluitpeil van NAP + 3,00 m komt overeen met een sluitfrequentie van maximaal gemiddeld eens in de 5 jaar.
- (12.3) Zie 5.2
- (12.4) Zie 3.5
- (12.5) Zie 2.6
13. Koninklijke Van Ommeren NV
- (13.1) Inspreker pleit voor het oorspronkelijk beoogde sluitpeil van NAP + 3,20 m, om reden van te verwachten rechtstreekse hinder voor ondernemingen die activiteiten ontplooiën in de havenbekkens.
- (13.2) Inspreker wijst erop dat gedurende de periode van sluiting de productiefactoren arbeid (medewerkers) en kapitaal (installaties, schepen) niet kunnen worden aangewend, terwijl de kosten van deze productiefactoren grotendeels blijven bestaan. Met andere woorden: tegenover het verlies van inkomsten staat nauwelijks een verlaging van de kosten.
- (13.1) Zie 3.1
- (13.2) Zie 3.5



14. Gemeente
Vlaardingen

(14.1) Met het oog op de belangen van in Vlaardingen buitendijks gelegen gebied bepleit inspreker een sluitpeil van NAP + 2,80 m. Bij dit sluitpeil wordt overlast als gevolg van overstroming weliswaar niet geheel weggenomen, doch wel beperkt.

(14.1) Zie 1.1 en 3.1

(14.2) Inspreker wil dat aan de belangen van bedrijven en bewoners in buitendijkse gebieden een hoger gewicht wordt toegekend dan aan de andere in het ontwerp-besluit vermelde belangen.

(14.2) Hierin kan niet worden meegegaan; Zie ook 1.3 en 2.6

(14.3) Inspreker verwacht dat bij een zeer korte sluiting eenmaal in de twee à drie jaar geen schade wordt toegebracht aan het imago van de (open) Rotterdamse haven.

(14.3) Zie 9.3



15. Vereniging van Rotterdamse Cargadoors
- (15.1) Als belangenbehartiger van ongeveer 120 cargadoors, werkzaam in het Rotterdam-Rijnmondgebied, pleit inspreker voor een sluitpeil van NAP + 3,20 m.
- (15.2) Naar het oordeel van inspreker is de schade aan de Rotterdamse haven bij een sluitpeil van NAP + 2,80 m vele malen hoger dan de in eerder stadium naar voren gebrachte f 3,3 miljoen. In dit verband benadrukt inspreker de langetermijnschade door verlies van lading en scheepvaart, die vele malen groter zal zijn dan thans berekend.
- (15.3) Inspreker waarschuwt voor het mogelijk devieren van scheepvaart naar andere havens indien de stormvloedkering onverhoopt vaker dicht moet dan is voorzien bij een sluitpeil van NAP + 2,80 m. Bij frequente sluiting is het volgens inspreker denkbaar dat buitenlandse reders Rotterdam zullen rangschikken onder 'moeilijke havens' (= havens met sluisen, ondiepten, wachttijden etc.), met alle economische gevolgen van dien.
- (15.4) Inspreker maakt bezwaar tegen de meer-malige proefsluiting van de kering in 1997 ("Daar waar in het algemeen het beeld van de open haven van Rotterdam al geweld wordt aangedaan door de kering überhaupt, wordt e.e.a. nadrukkelijk op scherp gezet door het in één jaar driemaal sluiten van de kering.") en de lange duur van de proefsluiting op 11 en 12 mei.
- (15.5) Inspreker vreest dat de beoogde 27-uurs-stremming op 11 mei 1997 meer tijd in beslag zal nemen aangezien de zeevaart zich zowel buitengaats alsook achter de stremming zal gaan oplijnen.
- (15.6) Inspreker stelt voor dat de overheid een (financiële) compensatieregeling in het leven roept ten behoeve van bedrijven die schade lijden als gevolg van sluitingen van de stormvloedkering. Dit vanuit de overtuiging dat slechts door het geven van financiële compensatie het imago van de Rotterdamse haven als haven met een open oog voor de commerciële belangen van haar klanten voor de toekomst kan worden gewaarborgd.
- (15.1) Zie 3.1
- (15.2) De eventuele lange termijn schade is niet te becijferen en is dan ook niet in de beschouwing meegenomen. Gerekend is met een schade voor de haven van f 8 à 10 miljoen per sluiting.
- (15.3) Zie 3.2 en 5.3
- (15.4) Deze proefsluitingen zijn noodzakelijk voor het testen van de stormvloedkering. Getracht zal worden de sluitingen zo kort als mogelijk/noodzakelijk te houden.
- (15.5) Zie 15.4
- (15.6) Hierin kan niet worden meegegaan. Het lijden van schade als gevolg van het sluiten van de kering wordt in beginsel geacht tot het normaal maatschappelijk bedrijfsrisico te behoren



16. Loodsen Corporatie Rotterdam-Rijnmond
- (16.1) Inspreker pleit voor handhaving van het sluitpeil van NAP + 3,20 m om bedrijfseconomische redenen. (16.1) Zie 3.1
- (16.2) Sluiting van de stormvloedkering vergt voor inspreker een grote aanpassing binnen zijn dienstverlenende organisatie, aangezien er voor en na de sluiting grote pieken zijn te verwachten in het scheepvaartaanbod. Hierdoor kunnen voor inspreker extra kosten ontstaan die nergens kunnen worden verhaald. (16.2) Zie 3.5
- (16.3) Met betrekking tot de containervaart en fruittransport wijst inspreker op de hierbij geldende krappe tijdschema's; elke verstoring in die schema's leidt tot problemen met de afschepers en ontvangers. Bij frequente sluiting zal dit kunnen leiden tot een afname van dit type scheepvaart en daarmee tot inkomstenderving van inspreker. (16.3) Zie 5.2 en 5.3
- (16.4) Ter voorkoming van vertragingen in de scheepvaart benadrukt inspreker de reeds gedane grote investeringen in speciale beloodsingsmiddelen (*snelle tenders en helikopter*) om er voor zorg te dragen dat scheepvaart met bestemming Rotterdam immer van loodsen kan worden voorzien, onder welke weersomstandigheden dan ook.



17. Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart
- (17.1) Inspreker pleit voor handhaving van het sluitpeil van NAP + 3,20 m om bedrijfseconomische redenen. (17.1) Zie 3.1
- (17.2) Inspreker benadrukt dat sluiting niet alleen aanzienlijke nadelen zal meebrengen voor de zeescheepvaart, maar ook voor de binnenvaart; stremming in deze transportvorm schaadt de zekerheid van het vervoer over water in belangrijke mate. (17.2) Het lijkt onwaarschijnlijk dat 1 sluiting extra in 10 jaar (als gevolg van het verlagen van het sluitpeil tot NAP + 3,00 m) tot een verminderde zekerheid leidt.
- (17.3) Inspreker wijst op het strenge vervoerregime voor erts en kolen in verband met just-in-time vervoer en (daarmee) op de grote invloed van de sluitingsfrequentie op de zekerheid van een constant proces van aanvoer van essentiële grondstoffen van en naar betrokken staalbedrijven. (17.3) Zie 5.2
- (17.4) Inspreker wijst op het huidige succes van het containervervoer via de binnenvaart, wat in aanzienlijke mate het succes van de Rotterdamse haven als main hub in de zeecontainervaart bepaalt. Frequente sluiting van de stormvloedkering zal de continuïteit c.q. de zekerheid van de containerzeevaart en containerbinnenvaart aantasten. (17.4) Zie 17.2
- (17.5) Inspreker wijst op de hinder van frequente(re) sluiting voor het intern vervoer over water, zoals bevoorrading en de overige binnenvaart. (17.5) Zie 5.2
- (17.6) Inspreker stelt dat een zekere regelmaat van sluiting van de stormvloedkering een nadelige invloed kan hebben op de positie van Rotterdam, omdat sluiting per definitie niet op voorhand bekend is en daardoor veel onzekerheid kan veroorzaken, met alle nadelige gevolgen van dien. (17.6) Zie 5.3
18. Ledengroep Containeroperators CBRB
- (18.1) Inspreker onderschrijft met nadruk de stellingname van het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart en dringt erop aan het sluitingsregime vast te stellen op NAP + 3,20 m. (18.1) Zie inspreker 17.



19. Koninklijke Scheepsagentuur Dirkzwager BV
- (19.1) Inspreker bepleit een sluitpeil van NAP + 3,20 m en onderschrijft de inspraakreactie van SVZ Havenondernemersvereniging Rotterdam.
- (19.2) Als rapporteur van in- en uitgaande schepen benadrukt inspreker dat hoe dichterbij de haven komt, hoe kritieker de informatievoorziening wordt. Alle operationele diensten moeten daarbij feilloos worden gepland. Elke vertraging is fnuikend.
- (19.3) Naar het oordeel van inspreker wordt de negatieve werking die uitgaat van een rigide sluitingsregime van de stormvloedkering onderschat, zeker in verband met de wens van inspreker de dalende tendens in de binnenkomende zeeschepen te keren.
- (19.1) Zie inspreker 3.
- (19.2) Iedere verwachte sluiting van de stormvloedkering wordt zo vroeg als mogelijk aan het Haven Coördinatie Centrum gemeld zodat maatregelen genomen kunnen worden.
- (19.3) Zie 5.3
20. Hoogheemraadschap van Schieland
- (20.1) Inspreker stemt in met een sluitpeil van NAP + 3,00 m.
- (20.2) Inspreker is voorstander van beperking van wateroverlast in buitendijkse gebieden. Wat inspreker betreft zou het sluitpeil derhalve ook lager mogen worden vastgesteld.
- (20.3) Inspreker ziet voordelen in het voorgestelde lagere sluitpeil voor de veiligheid die de waterkeringen van inspreker bieden aan het betreffende beheersgebied.
- (20.4) Inspreker ziet voordeel in het toenemende aantal sluitingen van de kering als gevolg van het voorgestelde lagere sluitpeil: het mechanisch kunstwerk wordt geregeld beproefd, waardoor de bedrijfszekerheid bij hoge stormvloeden beter wordt gewaarborgd.
- (20.5) Gelet op de hoogteligging van de primaire waterkering van Schieland en de voorliggende waterkeringen, gaat inspreker er vanuit dat de hydraulische randvoorwaarden voor de Nieuwe Maas en de Hollandsche IJssel beneden de stormvloedkering in de Hollandsche IJssel vooralsnog niet wijzigen. Inspreker houdt bij het vaststellen van de dijktafelhoogten derhalve rekening met een sluitpeil van NAP + 3,20 m.
- (20.2) Zie 3.1
- (20.5) Zie 6.2
21. Dhr. J. Broere
- (21.1) Inspreker licht een aantal op- en aanmerkingen toe die hij reeds schriftelijk heeft aangegeven (zie 2).
- (21.1) Zie inspreker 2.



22. Dhr. R. Bagchus, (22.1) Inspreker brengt een aantal punten naar (22.1) Zie inspreker 3.
secr. SVZ voren die ook schriftelijk zijn aangegeven (zie 3).



4 Conclusie

Door diverse insprekers zijn, vanuit hun belang, argumenten aangegeven op basis waarvan het voorgenomen sluitpeil van NAP + 3,00 m aangepast zou moeten worden. Door bedrijven en instellingen met aan de haven gelieerde activiteiten wordt, om bedrijfseconomische redenen, een sluitpeil van NAP + 3,20 m gewenst. Bewoners van buitendijkse gebieden daarentegen pleiten voor een sluitpeil van NAP + 2,80 m in verband met, onder andere, hun relatief grote financiële schade bij overstromingen.

Alles afwegende is de conclusie dat een sluitpeil van NAP + 3,00 m, overeenkomend met een sluitfrequentie van maximaal gemiddeld eens per 5 jaar, het meest recht doet aan de tegengestelde belangen van de betrokken partijen. Overigens wordt opgemerkt dat het gevoerde beheer in 2003 zal worden geëvalueerd.

hoofddirectie van de waterstaat

45778
15 OKT. 1990

-1.79-03.13
kl.

VOOR NR.	VOLG NR.
----------	----------

Aan: bewonersleden inspraakgroep herin-
richting wijk 't Hoofd
p/a Joubertstraat 13
3143 CL MAASSLUIS

INTERNE BEHANDELING										
H	A	V	P	O	F	R	T	Z	D	R
I			X	X	X	X	X	X	X	
D										

PAR. DEPCNEREN

ruid Burch AUC

uw brief van
5 maart 1990

's-gravenhage,
2 oktober 1990

uw kenmerk

ons kenmerk
AK/RP 71041

doorkiesnummer
3744137

onderwerp
Dijkverhoging te Maassluis.

bijlage(n)

verzonden
12 OKT. 1990

Geachte bewonersleden,

In uw bovenvermelde brief verzocht u de minister van Verkeer en Waterstaat om maatregelen te nemen ter bescherming van uw wijk en haar bewoners tegen overstromingen. Tevens vroeg u de minister om meer inzicht in het besluitvormingsproces binnen het ministerie van Verkeer en Waterstaat rond het dijktracé en de stormvloedkering in de Nieuwe Waterweg.

Met mijn verontschuldigingen voor de late beantwoording van uw vragen antwoord ik als volgt:

Het is de taak van de waterkeringbeheerder (dus in uw geval het hoogheemraadschap Delfland) om, indien een waterkering niet aan de gestelde veiligheidsnormen voldoet, deze te versterken. De wettelijke basis voor de onderhavige versterking is de deltawet en heeft in beginsel betrekking op de bestaande hoogwaterkering.

De discussie rond het tracé van de hoogwaterkering in uw gebied met een eventuele verlegging van de hoogwaterkering zodat deze langs de Nieuwe Waterweg zou komen te liggen, heeft zich in de zestiger jaren afgespeeld. Uiteindelijk is in 1971 tot het huidige tracé besloten waarbij uw wijk buiten de primaire waterkering bleef. De plannen hiertoe zijn door de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat na overleg met de beheerder vastgesteld. De plannen hebben de procedure volgens art. 33 van de Waterstaatswet doorlopen en zijn in 1978 door Gedeputeerde Staten goedgekeurd. Deze plannen werden voorbereid door een werkgroep onder het voorzitterschap van Delfland en waarin de gemeente Maassluis, de provincie Zuid-Holland en de directie Zuid-Holland van de Rijkswaterstaat zitting hadden.

2.14

brief

2

Aangezien alle wettelijk vereiste procedures gevolgd zijn en aan alle wettelijke normen voldaan is kan er geen sprake zijn van onrechtmatig handelen van de Staat met daaruit voortvloeiende schadeplichtigheid jegens u.

Aan het gekozen tracé lag de overweging van een mogelijk toekomstige bochtafsnijding ter verbetering van de vaarweg ten grondslag. Tevens konden een aantal coupures in de dijk worden vermeden.

De realisering van het stukje dijk waarvan in uw brief sprake is, vormt het sluitstuk van een dijktracé dat grotendeels is gerealiseerd. Voordat er sprake was van de mogelijke bouw van een stormvloedkering in de Nieuwe Waterweg is de planvorming van dit sluitstuk gereedgekomen. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft hangende de besluitvorming rond de stormvloedkering de uitvoering van dit stukje dijk opgeschort. Na de beslissing over de bouw van de stormvloedkering heeft de minister, mede op verzoek van de gemeente, haar financiële goedkeuring aan dit plan gehecht en is het hoogheemraadschap met de uitvoering ervan begonnen. De risico's welke u loopt zijn niet zodanig dat ze maatregelen vergen van het Rijk.

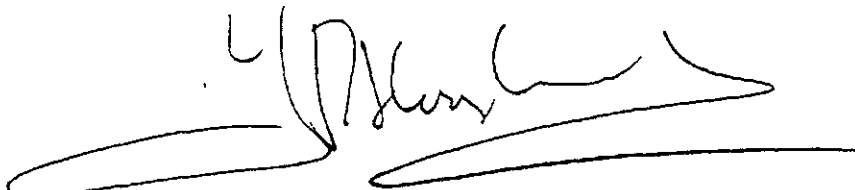
De discussie rond de bouw van een stormvloedkering is begonnen nadat uit een herziene berekening van de maatgevende waterstanden bleek dat deze waterstanden in het gebied rond Rotterdam aanzienlijk hoger lagen dan destijds was berekend. De vorige minister heeft toen de Commissie Studie Stormvloedkering Nieuwe Waterweg ingesteld om haar over deze problematiek te adviseren. Regering en Parlement hebben besloten tot de aanleg van een stormvloedkering in de Nieuwe Waterweg. Door de stormvloedkering zullen de zeer hoge waterstanden in uw woongebied aanmerkelijk worden gereduceerd maar wateroverlast is niet uit te sluiten omdat u buitendijks woont. Ik merk op dat het uw eigen vrije keuze is geweest om buitendijks te gaan wonen. Het was en is u bekend dat er in uw situatie een grotere kans op wateroverlast bestaat. Er is dan ook geen enkele juridische grondslag om een door u vrijelijk gekozen risico bij de Staat neer te leggen.

Een eventuele schadeclaim uwerzijds zal ik dan ook zonder meer afwijzen.

Ik ga ervan uit hiermee uw vragen voldoende te hebben beantwoord.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,
namens de minister,
DE DIRECTEUR-GENERAAL VAN DE RIJKSWATERSTAAT,
I.D.-G.



ir. J.R. Hoogland