

Gebruiksfuncties van de Noordzee

Gebruiksfuncties van de Noordzee in en rond het
zoekgebied voor een vliegveld in zee

december 1999

Gebruiksfuncties van de Noordzee

Gebruiksfuncties van de Noordzee in en rond het
zoekgebied voor een vliegveld in zee

december 1999

Opgesteld door het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat,
directie Noordzee.

Inhoudsopgave

.....

1 Inleiding	4
2 Gebruiksfuncties in en rond het zoekgebied	5
2.1 Scheepvaart.....	5
2.2 Kabels en leidingen.....	5
2.3 Baggerstortlocaties.....	6
2.4 Zandwinning.....	6
2.5 Visserij.....	7
2.6 Militaire activiteiten.....	7
2.7 Windturbine park.....	7
2.8 Recreatie.....	8
2.9 Natuur.....	8

1

Inleiding

In het zoekgebied voor een vliegveld in de Noordzee vindt activiteit plaats van verschillende gebruiksfuncties. In dit document wordt kort besproken welke gebruiksfuncties in het huidige zoekgebied voorkomen en welke ruimtelijke interactie er te verwachten is met een nieuw aan te leggen vliegveld in de Noordzee.

De relatie tussen Nederland en de Noordzee is al eeuwenoud. Aan de ene kant moet het land beschermd worden tegen overstromingen van de zee en aan de andere kant wordt de zee sinds vele jaren gebruikt voor de visserij en handel. De laatste decennia is het gebruik sterk geïntensiveerd. De intensiteit van gebruiksfuncties (zoals scheepvaart) is enorm toegenomen, maar ook nieuwe functies vonden een plaats op de Noordzee. De laatste jaren verandert het karakter van het gebruik van de zee. Er is een toenemende belangstelling voor het verplaatsen van functies van het land naar de zee. Voor een aantal functies wordt momenteel ruimte gezocht op zee. De discussie rond de ontwikkeling van de nationale luchthaven op een nieuw aan te leggen eiland in de Noordzee is daar een voorbeeld van.

Vorig jaar is in opdracht van TNLI (Toekomst Nederlandse Luchtvaart Infrastructuur) een rapport opgesteld waarin alle gebruiksfuncties van de Noordzee zijn behandeld aan de hand van vijf aspecten: de huidige situatie, de verwachte ontwikkeling, de knelpunten, de kansen en de oplossingsrichtingen. Dit jaar is in opdracht van ONL op hoofdlijnen een inventarisatie gemaakt van de gebruiksfuncties die in en rond het zoekgebied voorkomen. Ten eerste is het bedoeld om te achterhalen of er gebieden op voorhand uitgesloten kunnen worden van het zoekgebied vanwege zwaarwegende knelpunten met andere gebruiksfuncties. Ten tweede is dit document bedoeld als een eerste inventarisatie van de gebruiksfuncties met welke ONL in het PKB-traject te maken kan krijgen bij het zoeken naar een geschikte locatie. Dit document pretendeert zeker niet volledig te zijn en kan gezien worden als een quick scan.

2 Gebruiksfuncties in en rond het zoekgebied

In dit rapport komen vooral de economische gebruiksfuncties aan bod. Voor een uitgebreide behandeling van de functie natuur en de behandeling van de functie beleving wordt verwezen naar het rapport 'Kust en zee; een eerste moment van afweging (RIKZ 1999). Voor een uitgebreide behandeling van de bestuurlijk-juridische aspecten van de verschillende gebruiksfuncties wordt verwezen naar het rapport 'Eindrapportage van het onderzoek naar juridisch-bestuurlijke aspecten van een luchthaven in zee' (Twijstra en Gudde 1999).

De informatie die hierna wordt gepresenteerd is onder andere afkomstig uit het rapport 'TNLI-rapport Interactie zeegebonden gebruik' (Directie Noordzee 1998) en Bijlage A van de milieu-effectrapportage locatie demonstratie NSW (Haskoning 1999).

De gebruiksfuncties die voorkomen in het zoekgebied of de randen van zoekgebied voor het vliegveld zijn (zie figuur achterin):

- Scheepvaart
- Kabels en leidingen
- Baggerstortplaatsen
- Zandwinning
- Visserij
- Windturbine park
- Recreatie
- Natuur

2.1 Scheepvaart

Als gevolg van het gebruik van het Nederlands Continentaal Plat door de scheepvaart zijn er enkele delen binnen de zoeklocatie voor een vliegveld eigenlijk uitgesloten voor de aanleg en/of gebruik van een vliegveld. Deze zijn:

- de diepwateroute en het ankergebied van de IJgeul;
- loodskruisposten (plaatsen waar loodsen aan en van boord gaan bij de IJgeul);
- vaarroutes die geen formele route zijn, maar wel een bepaald druk gebied (op de dichtheidskaart van de scheepvaart zijn de trechter van IJmuiden en een strook langs de kust tussen Scheveningen en Beverwijk/IJmuiden drukke gebieden);
- een veilige afstand van de IJgeul voor de aan/uitvliegroutes, de minimale afstand tot de scheepvaartgeul bedraagt 5 km.

Scheepvaartroutes zouden theoretisch wel verlegd kunnen worden, maar dit kost veel tijd en moet in internationaal verband uitgevoerd worden (IMO). Niet routegebonden scheepvaart zoals visserij en recreatievaart zullen om moeten varen en daardoor misschien vaker in scheepvaartroutes terechtkomen. De zone rondom het eiland die niet toegankelijk zal zijn voor bepaalde categorieën schepen is groot, zeker voor de aan/uitvliegroutes van vliegtuigen. Ook zal de scheepvaartdrukke tijdens de aanleg rondom het eiland toenemen en zal er een nieuwe scheepvaartroute ontstaan tussen de kust en het eiland.

Een verbinding tussen de kust en het eiland in de vorm van een dam is voor de scheepvaart eigenlijk onbespreekbaar; ook een brug is voor de scheepvaart een grote belemmering. Als ONL dit echt zou willen, vraagt dat vroegtijdig overleg met DGG

2.2 Kabels en leidingen

Er geldt geen richtlijn voor een veiligheidszone rondom kabels en pijpleidingen. Wel is in het Regionaal Ontgrondingen plan Noordzee opgenomen dat er een afstand van 500 meter aan weerszijde van kabels en leidingen als zone aangehouden moet worden ten aanzien van zandwingebieden. In de praktijk wordt een gestreefd een afstand van minimaal 1000 meter als zonering te handhaven (ook bij telecommunicatietabels) om beschadiging van kabels en

pijpleidingen te voorkomen. Tussen ankergebieden voor schepen en tracés van kabels wordt een minimale afstand van 1 zeemijl noodzakelijk geacht. In het geval van voormalige munitiestortplaatsen is in het verleden gebleken dat een afstand van 2 zeemijlen dient te worden aangehouden. De aanlanding van buisleidingen mag maar op vijf locaties aan de kust, kabels mogen overal in de hele kustzone worden aangeland.

Binnen de territoriale zee worden er vergunningen verleend op grond van de Wet Beheer Rijkswaterstaatwerken. De mogelijkheden om een tracé te bepalen zijn echter beperkt. Buiten de territoriale zee kan alleen in overleg het tracé van een kabel beïnvloed worden. In de praktijk worden kabels en pijpleidingen via de kortste route gelegd; er wordt echter gestreefd naar het creëren van leidingstraten, teneinde het bodemgebruik te minimaliseren. In het zoekgebied voor een vliegveld in de Noordzee liggen kabels en pijpleidingen. Bij IJmuiden zijn veel kabels en er lopen ook een aantal buisleidingen. Onderzoek zal moeten uitwijzen in hoeverre kabels en leidingen conflicterend zijn voor een locatie van een vliegveld in zee.

Voor de verbinding moet rekening gehouden worden met de mogelijke interferentie tussen een afgezonken tunnel en aanwezige kabels en leidingen. Een geboorde tunnel (op 10 meter diepte) zal niet veel belemmeringen opleveren.

2.3 Baggerstortlocaties

Op de Noordzee zijn plaatsen aangewezen waar baggerspecie mag worden gestort. Dit zijn de Loswal Noord-West, verdiepte loswal, een loswal bij Scheveningen en een loswal bij IJmuiden. Er ligt nog een "verlaten" loswal Noord. Het verplaatsen van een Loswal of het aanwijzen van een nieuwe stortplaats in verband met de aanleg van een eiland is mogelijk, maar is MER-plichtig. Het beleid is om verplaatsing van loswallen tegen te gaan om te voorkomen dat de Noordzeebodem op meerdere plaatsen verstoord wordt door baggerstortingen.

2.4 Zandwinning

Daar waar een luchthaven wordt aangelegd, kan geen zand meer gewonnen worden t.b.v. welke toepassing dan ook. In de huidige zoeklocatie liggen nu verschillende zandwingebieden met een vergunning, waardoor deze gebieden eigenlijk uitgesloten zijn voor de aanleg van een eiland. De vergunning zijn uitgegeven op grond van Ontgrondingenwet. De vergunningen worden in principe uitgegeven voor een periode van drie jaar, dus het hoeft geen belemmering te zijn voor de aanleg van een eiland. Andere gebieden die zijn uitgesloten of waarmee rekening gehouden moet worden, zijn de gebieden waar zand voorkomt dat geschikt is voor beton- en metselspecie. In het structuurschema oppervlakte delfstoffen wordt aangegeven dat de winning van zeezand wordt gestimuleerd. Op dit moment wordt er een MER 'winning beton- en metselzand' opgesteld. De verwachting is dat deze in december 1999 gereed is.

Voor de aanleg van een luchthaven zijn grote hoeveelheden zand nodig. Het is echter duidelijk dat de zandwinning die voor de aanleg van een vliegveld nodig is, ordes groter is dan de huidige winning. Momenteel kan niet dieper gewonnen worden dan 2 meter. Grotere windieptes en ook de locaties waar zand kan worden gewonnen zullen naar verwachting op basis van een MER worden vastgesteld (afhankelijk van onder meer de herziening Regionale Ontgrondingen Noordzee). Randvoorwaarde voor ONL is dat het oppervlak moet liggen binnen 40 km afstand van de zoeklocatie van het eiland. Transport verder dan 40 km wordt vanuit kosten als niet realistisch beschouwd. Het zoekgebied voor de zandwinning wordt in elk geval begrensd door de NAP -20m lijn plus een vrije strook voor reguliere zandwinning. De grootschalige zandwinning die nodig is voor de aanleg het eiland wordt voorbereid door directie Noordzee in opdracht van ONL.

2.5 Visserij

Visserij vindt over de hele Noordzee plaats. Dicht onder de kust betreft het met name boomkorvisserij. Visserij is niet via gebiedsgericht beleid gereguleerd, maar via quota, zodat er geen harde ruimtelijke claims vanuit de visserij gelegd kunnen worden. De praktijk is dat er overal gevist wordt, wel met verschillende intensiteit, behalve daar waar het verboden is in verband met de ruimtelijke scheiding met andere functies. De fysieke aanwezigheid van een vliegveld zal leiden tot verlies aan visgronden, maar dat is relatief geen erg groot gebied. Uiteindelijk zal echter toch een veel groot gebied uitgesloten worden voor visserij, omdat een vrij zone (ca. 50 km) rondom een eiland gesloten moeten worden voor visserij in verband met de grote aantrekkingskracht op vogels. Tenminste zal in dat gebied een verbod gelden op het overboord zetten van de bijvangst.

De positie van een eiland kan vooral gevolgen hebben voor visserijbedrijven die opereren vanuit de hele Hollandse kust. Het lijkt dat de grote zeevisserij buiten de 12 mijlszone weinig beïnvloed zal worden door de aanleg van een vliegveld in het kustgebied. De visserijsector werkt aan een visie over kustplannen in het algemeen. Tijdens de PKB-procedure kan ONL hier gebruik van maken.

2.6 Militaire activiteiten

Bij IJmuiden zal rekening gehouden moeten worden met militaire activiteiten zeewaarts vanaf Petten. Op die locatie moeten vliegtuigen die landen en vertrekken rekening houden met deze militaire activiteiten vooral bij de overheersende zuidwestelijke wind. Het hele Noord-Hollandse kustgebied is een laagvlieg gebied voor defensie.

2.7 Windturbine park

Het zoekgebied van een windturbine park betreft om technisch-economische redenen een gebied met een waterdiepte van rond de 15 meter en op minimaal 8 kilometer uit de kust. Het zoekgebied dat aan deze eisen voldoet ligt globaal tussen Katwijk en Egmond. Op dit moment lijkt een locatie voor de kust bij Egmond aan Zee ten noorden van de IJgeul de enige acceptabele locatie.

De luchthaven en het windturbine park moeten op een bepaalde afstand van elkaar liggen in verband met de veiligheid voor de luchtvaart. De vereiste minimale afstand tussen een vliegveld en een windpark is ongeveer 5 tot 10 km. Deze afstand komt voort uit de stijgingshoek die nodig is voor vliegtuigen (uitgaande van 60 tot 100 meter hoge turbines), waarbij nog geen rekening is gehouden met 'obstakelcriteria', 'verstoring van landingssystemen' en de psychologische effecten van obstakels op de piloot. Op dit moment is nog veel onbekend over het optreden van turbulentie van een windpark en de mogelijke invloed op vliegverkeer en op de boordcommunicatieapparatuur.

Een ander belangrijk punt is de verbinding van het vliegveld naar het vast land. Aangezien de kans bestaat dat een vliegveld achter het windturbine park gepositioneerd wordt en er meerdere tracés en verbindingsoorten mogelijk zijn, kan dit een belemmering gaan vormen. Hiernaast is ook de cumulatie van effecten van een windturbine park met effecten van een luchthaven in zee een punt van aandacht. Door de aanwezigheid van twee projecten in zee zal de scheepvaart op bepaalde plaatsen intensiveren, hetgeen gevolgen heeft voor de veiligheid. Andere cumulatieve effecten kunnen onder andere optreden bij de aspecten morfologie, vogels en landschap/beleving.

De planning voor het windturbine park voorziet in een locatie-MER, de partiële herziening van de PKB (Tweede Structuurschema Elektriciteitsvoorziening), een inrichtings-MER, aanleg en in gebruikname in 2001 of 2002. De thans voorziene gebruiksduur van het NSW is

15 jaar. Gedurende een periode van ongeveer 5 jaar kan interferentie tussen beide projecten optreden.

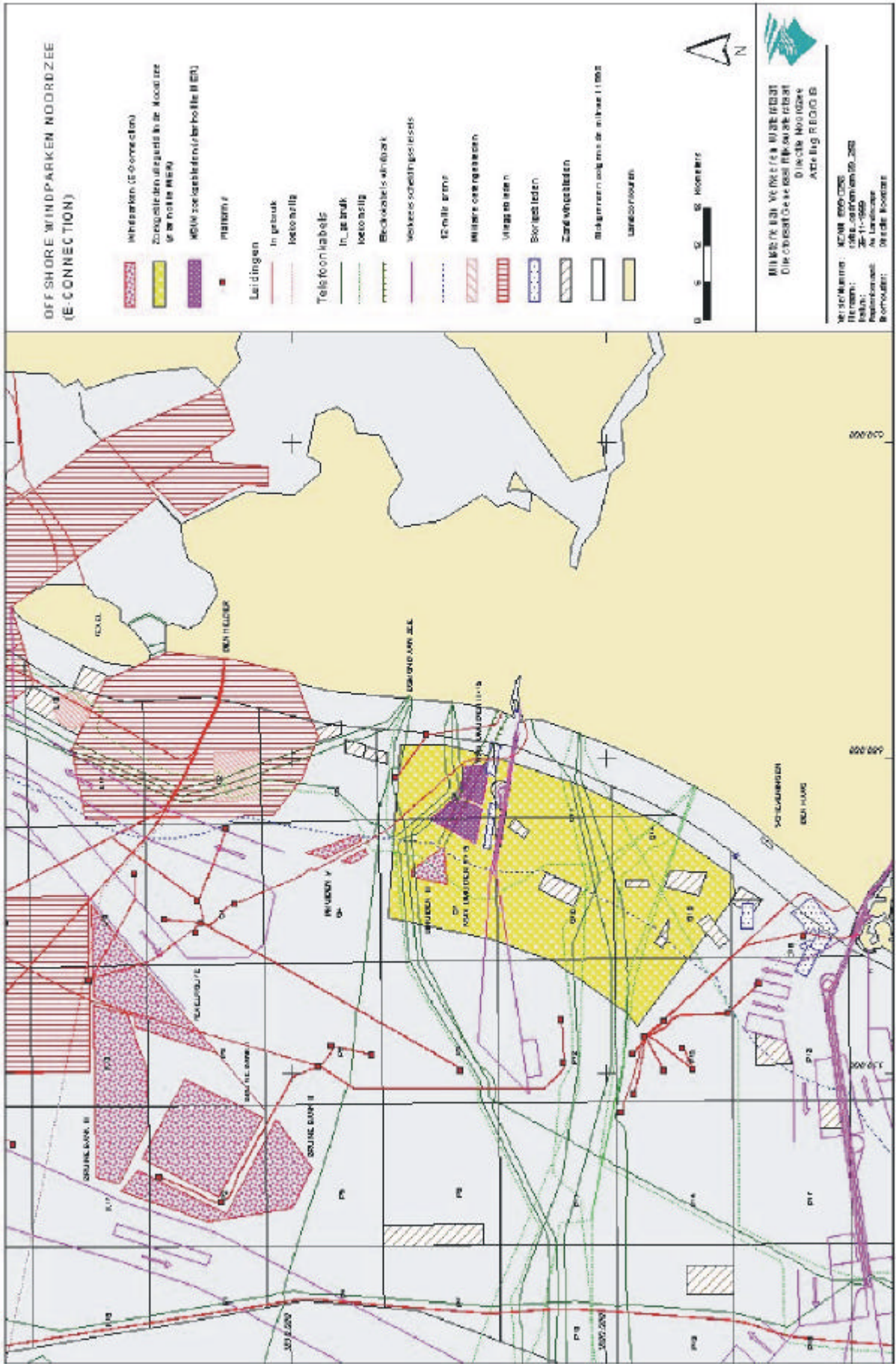
2.8 Recreatie

Een knelpunt kan zijn dat als een vliegveld te dicht bij de kust aangelegd wordt, de belevingswaarde van de kust onder druk komt te staan. Ook zal de recreatiescheepvaart met name vanuit IJmuiden en Scheveningen invloed ondervinden van de aanleg en aanwezigheid van een eiland. Een gedeelte rondom het eiland zal misschien gesloten worden voor recreatievaart.

2.9 Natuur

Voorgaande functies zijn allemaal gebruiksfuncties waar voor de meeste geldt dat over de ruimtelijke interferentie onderhandeld kan worden. Over de functie natuur zal die onderhandeling echter veel moeilijker zijn. De natuur en ecologie zullen voornamelijk effecten ondervinden, die voor een deel onomkeerbaar en onvervangbaar zullen zijn. Voor een volledige behandeling van het aspect natuur wordt verwezen naar de startnotitie en het rapport 'Kust en zee; een eerste moment van afweging (RIKZ 1999). Hier wordt volstaan met de opmerking dat voor de vogeltrekbanen en voor de kusttrivier een afstand van minimaal 10 km uit de kust minder risico zal opleveren voor het ecosysteem. Vooral de grootschalige zandwinning voor de aanleg zal grote effecten hebben op de lokale ecologie en natuur, maar ook de externe effecten op de Waddenzee is belangrijk. De randen van een eiland kunnen kansen bieden voor nieuwe natuur en ecosysteemttypen mits het vogelvriendelijk is ingericht. Mogelijk ontstaan er kansen voor de natuur als om het eiland een grote visserijvrije zone zal worden ingesteld in verband met de vliegveiligheid en vogels.

Tenslotte moet rekening gehouden worden met het verschijnen van de nieuwe nota Natuur die de Structuur Schema Groeneruimte zal opvolgen en waarin het beleid voor de natuur op de Noordzee verder ingevuld zal worden dan nu het geval is. Het is nog onduidelijk wanneer deze nota zal uitkomen.



Referenties

- Rijkswaterstaat directie Noordzee 1998, TNLI-rapport Interactie zeegebonden gebruik, uitgevoerd in opdracht van TNLI.
- Haskoning 1999, Milieu-effectrapportage locatie demonstratie NSW; Bijlage A: zeegebonden gebruik, concept mei 1999, uitgevoerd in opdracht van NOVEM.
- Rijksinstituut voor Kust en Zee 1999, Kust en zee; een eerste moment van afweging, uitgevoerd in opdracht van ONL.
- Twijnstra en Gudde 1999, Eindrapport van het onderzoek naar bestuurlijk-juridische aspecten van een luchthaven in zee, uitgevoerd in opdracht van ONL

Colofon

© december 1999

Dit rapport maakt onderdeel uit van de onderzoeken die in het kader de nota 'Toekomst van de nationale luchthaven' zijn verricht. De nota is een uitgave van het ministerie van Verkeer en Waterstaat in samenwerking met de ministeries van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en van Economische Zaken.

Drukwerk omslag: Kwak, Van Daalen & Ronday

Drukwerk binnenwerk: Reprografische Dienst, ministerie van Verkeer en Waterstaat

Bestelnummer: RLD 144

Bestellen: Ministerie van Verkeer en Waterstaat
telefoon: 070 - 351 7086
telefax: 070 - 351 6111