

**Argumenten van 6 natuurorganisaties tegen het verlenen van een Wnb-vergunning voor het project Brouwerseiland, zoals aangevraagd bij gemeente Schouwen-Duiveland door Brouwerseiland B.V. op 10 april 2020**

Inhoudsopgave

- I. Kustpact en Zeeuwse Kustvisie
  
- II. Inhoudelijk argumenten Wnb Gebiedsbescherming, stikstof
  1. Het plangebied
  2. Parkeerplaatsen en interne verkeersbewegingen
  3. Salderen
  4. Passantenplaatsen
  5. Droombeeld versus realiteit
  6. Emissieloos bouwen
  7. Stikstofdepositie tijdens de aanlegfase
    - Voorgaande werkzaamheden*
    - Zandtransport*
    - Elektrisch materieel*
    - Vrachtwagens en carpoolplaatsen*
    - Scheepstransport*
    - Resumé*
  8. Stikstofdepositie tijdens de gebruiksfase
  9. Ecologische toets
  10. Cumulatieve effecten
  11. Conclusie stikstofdepositie
  
- III. Inhoudelijke argumenten Wnb Gebiedsbescherming, overige effecten
  1. Grevelingen, voorafgaande inrichtingsmaatregelen
  2. Grevelingen, optische verstoring door recreatievaart
  3. Grevelingen, mitigerende maatregelen
  4. Voordelta, verstoring zeehonden
  5. Conclusies overige effecten

## I. Kustpact en Zeeuwse Kustvisie

Op dit punt zijn wij ingegaan in onze brief van 21 juli 2020 aan het college van b&w Schouwen-Duiveland naar aanleiding van een nieuw concept bestemmingsplan voor het project Brouwerseiland. Een afschrift van deze brief is naar uw college verstuurd. Wij verwijzen hier verder naar deze brief.

## II. Inhoudelijke argumenten Wnb Gebiedsbescherming, stikstof

Wij merken het volgende op over uw voornemen tot weigering van een Wnb-vergunning voor het project Brouwerseiland, waarbij de desbetreffende aanvraag gebaseerd is op de Passende Beoordeling Brouwerseiland, met in het bijzonder Bijlage 12 'Onderzoek Stikstofdepositie', versie 28 juni 2020.

Ten eerste, uw voornemen tot weigering van het verlenen van deze vergunning wordt door onze organisaties ten zeerste ondersteund.

Onze verdere opmerkingen hierna sluiten min of meer aan op de indeling van onderwerpen in het Rho-rapport 'Onderzoek Stikstofdepositie', waarbij wij ook ingaan op bij bepaalde passages van uw 'Voornemen tot weigering . .' van 22 juli 2020.

### 1. Het plangebied

Het onderhavige vergunningsverzoek gaat uit van een plangebied zoals aangegeven in Figuur 1.1. en Figuur 2.1 in het Rho-rapport. Het plangebied waarin herinrichtingswerkzaamheden en een nieuwe vorm van gebruik gaan plaatsvinden door de realisatie van Brouwerseiland is echter veel groter dan alleen de Middelpaathaven op zich.

Zo moet voorafgaande aan de inrichting van de Middelpaathaven ten eerste de noordelijker aan de Brouwersdam gelegen Springersdiephaven, gelegen in de gemeente Goeree-Overflakkee, heringericht worden als functionele werkhaven voor de beroepsvaart, en als haven voor de watersport. Hierna wordt bij II.3 en II.4 hier verder op ingegaan.

Ten tweede moet eerst in het aangrenzende dagrecreatiegebied, gelegen in de gemeente Goeree-Overflakkee, 4.625 m<sup>2</sup> parkeerruimte aangelegd worden, zoals aangegeven op pag.12 van het Rho-rapport, waarvoor al het struweel ter plaatse verwijderd zou moeten worden.

Overigens zal dan eerst extern 5.825 m<sup>2</sup> parkeerruimte aangelegd moeten worden, gezien het planvoorstel om voor surfers die gebruik maken van het aan de Middelpaathaven grenzende surfgebied 1.200 m<sup>2</sup> parkeerruimte binnen het vakantiepark vrij te maken. Echter, dat zou pas mogelijk zijn nadat de vier jaar durende aanlegfase van het vakantiepark afgerond is.

Deze verplichte eerste inrichtingsmaatregelen gaan gepaard met stikstofuitstoot en blijvende aantasting van natuurwaarden, o.a. scheepvaartbewegingen in het nu nog erg rustige noordwestelijke gedeelte van de Grevelingen. Voor deze ontwikkelingen is ook een Wnb-

vergunning noodzakelijk. Deze ontwikkelingen hadden deel moeten uitmaken van de onderhavige vergunningsaanvraag van Brouwerseiland B.V. . Een integrale afweging van de gevolgen van alle herinrichtingsmaatregelen is noodzakelijk.

Een derde voorafgaande maatregel, gepaard gaan met stikstofuitstoot en mogelijk aantasting van natuurwaarden, is de aanleg van een elektriciteit-kabel door Delta-Enduris en de plaatsing van 25-50 laadpalen. Ook nieuwe hoofdleidingen voor riolering en drinkwater zijn noodzakelijk. Mogelijk moeten deze leidingen van grotere afstand ergens op Schouwen, aangelegd worden.

Voor deze punten is de vergunningsaanvraag en het Rho-rapport ondeugdelijk.

## 2. Parkeerplaatsen en interne verkeersbewegingen

Aansluitend bij ons voorgaande punt over parkeerruimte; terecht wordt u in uw 'Voornemen tot weigering . .' op pagina 10 gesteld dat in de Aerius-berekening voor de gebruiksfase de uitstoot van intern verkeer binnen en rond het vakantiepark ontbreekt. Deze verkeersbewegingen zullen een omvangrijke factor vormen.

In tabel 2.1 van het Rho-rapport wordt aangegeven dat er 963 parkeerplaatsen in het vakantiepark aangelegd worden. Daarnaast kan in alle bermen in het park geparkeerd worden. Op tijden dat het vakantiepark en de jachthaven volledig bezet zijn, waarbij 1000 – 1200 auto's aanwezig zijn, zal de verkeersintensiteit hier vergelijkbaar zijn met een Zeeuws vakantiedorp als bijvoorbeeld Scharendijke tijdens de zomer.

Extra interne verkeersbewegingen, als ook extra externe verkeersbewegingen, zullen ontstaan door onder andere de evenementen die hier georganiseerd gaan worden, de aanwezigheid van winkels en restaurants, de aanwezigheid van een congrescentrum, de aanwezigheid van twee trailerhellingen, een aanlegplaats voor een rondvaartboot en de aanlegplaatsen voor vissersschepen, inclusief visverkoop ter plaatse middels een visbank.

Extra verkeersbewegingen zullen ook ontstaan doordat 1200 m<sup>2</sup> aan interne parkeerplaatsen voor 24 dagen per jaar vrijgemaakt moeten worden voor surfers. Auto's van vaste gebruikers van het park moeten dan in bermen geparkeerd worden.

Overigens zal dit voorstel in de praktijk niet werken. Surfers zouden minimaal een week van te voren een parkeerplaats moeten bespreken, terwijl de aanwezigheid van voldoende wind niet van te voren vast te leggen is. Bovendien zullen de meeste vaste gebruikers van het park niet genegen zijn hun auto van een parkeerplaats te verwijderen om elders in de berm te parkeren. Daarom zal er 1200 m<sup>2</sup> aan vaste parkeerplaatsen extra in het vakantiepark aangelegd moeten worden, met de daarbij komende extra verkeersbewegingen.

Bovendien dient ervan uitgegaan te worden dat ook de hiervoor, onder punt II.1, vermelde 4.625 m<sup>2</sup> aan parkeeroppervlakte binnen het vakantiepark aangelegd moet worden, inclusief de daarbij komende verkeersbewegingen.

Zo moeten, voor zover wij weten, voor de aanleg van de 5.825 m<sup>2</sup> parkeerruimte buiten het vakantiepark de desbetreffende Wro-procedures nog doorlopen worden. De gemeente Goeree-Overflakkee wenste toentertijd, en mogelijk nog steeds niet, deze oppervlakte aan groene oeverzone in te wisselen voor parkeerplaatsen ten bate van het project Brouwerseiland.

Het Rho-rapport is ondeugdelijk wat betreft parkeerruimte en de effecten van interne motorvoertuigbewegingen.

### 3. Salderen

In hoofdstuk 3 van Rho-rapport wordt ingegaan op de mogelijkheid van salderen, waarbij voor het project Brouwerseiland wordt ingezet op intern salderen.

In de praktijk levert saldering vooral een boekhoudkundige/juridische oplossing, in plaats van dat het een werkelijk bijdrage levert aan het terugdringen van de stikstofbemesting van overbelaste natuurgebieden.

Het zou logisch en correct zijn dat uw college op voorhand, los onze argumenten hierna over salderen, voor het onderhavige project, en vergelijkbare projecten, de mogelijkheid tot intern en/of extern salderen uitsluit.

Dit, om invulling te geven aan het nieuwe stikstofbeleid van het kabinet, hetgeen de provincies toegezegd hebben om te volgen, namelijk het versterken van de natuurwaarden van N2000-gebieden met stikstofgevoelige habitattypen. Wij verwijzen in dit verband naar uw brief van 16 juni 2020 naar Provinciale Staten over de 'Actuele ontwikkelingen opgave stikstof' (uw kenmerk 20018660). De noodzaak van deze maatregel wordt onderstreept in het desbetreffende rapport van de commissie Remkes, van juni 2020.

In de Schouwse duinen zijn de laatste decennia grote oppervlakten kruidenrijke duingraslanden verdwenen door omvangrijke struweelontwikkeling. Reductie van stikstofdepositie is voor dit N2000-gebied zeer noodzakelijk.

Het Brouwerseiland-project is niet van groot nationaal of regionaal belang, zoals bijvoorbeeld versterking van de wegeninfrastructuur, huisvestingprojecten, of zeeveringsbeheer dat wel zijn.

Strandsuppleties bij de Kop van Schouwen en Ouddorp zijn ongeveer om de twee jaar noodzakelijk. Ze vormen telkens een extra aanslag op de desbetreffende overbelaste habitattypen in de duingebieden, maar zijn uit veiligheidsbelang onontkoombaar. Een rede te meer om omvangrijke recreatieve bouwprojecten in deze omgeving te weren. Daarnaast is het project Brouwerseiland ongewenst in het kader van het Kustpact en de Zeeuwse Kustvisie.

Dit vormen extra redenen om saldering hier niet toe te staan. Een dergelijke keuze zal de geloofwaardigheid van het Zeeuwse stikstofbeleid versterken.

Brouwerseiland B.V. gaat ervan uit dat de beide loswallen in de Middelpaathaven, één van Rijkswaterstaat en één van Staatsbosbeheer, en de jaarlijkse stikstofemissie die met het gebruik van deze voorzieningen gepaard gaat, door de realisatie van Brouwerseiland van 'de aarde verdwijnen'. De daarbij 'vrijkomende' jaarlijkse stikstofemissie, berekend met Aerius Calculator in het Rho-rapport, mag dan vervolgens gebruikt worden om, op papier, de stikstofemissie van Brouwerseiland in de aanleg- en gebruiksfase te 'verkleinen'.

Echter, deze redenatie klopt niet, waardoor het toepassen van saldering voor dit project niet mogelijk is. In ieder geval de loswal van Rijkswaterstaat, en het gebruik hiervan, c.q. de desbetreffende stikstofuitstoot, blijft in deze omgeving aanwezig en blijft de aangrenzende N2000-gebieden belasten.

Dit is vastgelegd in de door Rijkswaterstaat aan Brouwerseiland B.V. op 30 oktober 2017 verleende Watervergunning (RWS-2017/41892), waarover overigens in het Rho-rapport niets vermeld wordt. Hierin staat:

### *3.2 Specifieke voorschriften*

#### *Voorschrift 5, Loswal*

*Alvorens tot de realisering van het project Brouwerseiland wordt overgegaan dient de loswal in de Springersdiephaven (gelegen 2,5 km noordelijker aan de Brouwersdam) geschikt te worden gemaakt als overslaglocatie voor schepen met afmetingen van L110xB11,40xD4,50 m, alsmede de inloop van de haven richting loswal voor bovengenoemde schepen.*

Dit betekent dat niet wordt voldaan aan de Beleidsregel intern en extern salderen d.d. 23 juni 2020, in het bijzonder artikel 5 lid 2: *Gedeputeerde Staten van Zeeland verstrekken een toestemming die niet kan worden ingetrokken uitsluitend bij de beoordeling van de aanvraag, indien de feitelijke uitvoering van de activiteit wordt beëindigd voordat deze activiteit wordt ingezet voor salderen.*

De bij de herinrichting van de Springersdiephaven vrijkomende stikstofuitstoot dient bij de uitstoot van het Brouwerseiland-project in de aanlegfase opgeteld te worden.

Mogelijk zal de herinrichting van de Springersdiephaven, c.q. de stikstofuitstoot, nog omvangrijker worden, in verband met een voor Brouwerseiland B.V. verplichte realisatie van watersportvoorzieningen in deze omgeving. In het volgende punt II.4 wordt hierop ingegaan.

Wat betreft de huidige loswal van Staatsbosbeheer, ook daarvan blijft het huidige gebruik, c.q. de hiermee gepaard gaande jaarlijkse stikstofuitstoot, zeer waarschijnlijk in deze omgeving gehandhaafd. Aangaande de jaarlijkse stikstofuitstoot is de omvangrijkste vorm van gebruik van deze loswal het gebruik als vaste aanlegplaats voor een schip van de Koninklijke Marine ten behoeve van, meestal meerdaagse, duiktrainingen in de Grevelingen voor de haven van Scharendijke.

Gezien de uitgebreide ervaring van de marine met deze goede duiklocatie, de aanwezigheid van meerdere duikcentra in Scharendijke, en de gespecialiseerde opvangmogelijkheden voor

duikongevallen in het ADRZ-ziekenhuis in Goes, zullen deze marine-trainingen hier waarschijnlijk blijven plaatsvinden. Het marine schip zal in het geval dat de loswal in de Middelpaathaven mocht verdwijnen waarschijnlijk uitwijken naar de haven van Scharendijke, en/of de haven van Bommenede, en/of de Springersdiephaven.

In de in Bijlage 9 bij het Rho-rapport opgenomen brief van 25 juni 2020 van het Rijksvastgoedbedrijf aan de heer Louws van Rho wordt aangegeven dat de marine niet voornemens is om haar activiteiten in de Grevelingen te beëindigen.

Ook de aan deze loswal gerelateerde jaarlijkse stikstofuitstoot zal niet voor saldering aangewend kunnen worden, gezien Beleidsregel artikel 5 lid 2.

Het Rho-rapport is ondeugdelijk wat betreft salderen.

#### 4. Passantenplaatsen

Zoals onder punt II.1 is opgemerkt, dient door Brouwerseiland B.V. voorafgaande aan het eigenlijke Brouwerseilandproject eerst een aantal andere inrichtingsmaatregelen uitgevoerd te worden. Zo zullen de huidige bij de Middelpaathaven aanwezige 60 vrije passantenplaatsen voor de pleziervaart verdwijnen ten gevolge van het project en moeten daarom ergens anders langs de Brouwersdam aangelegd worden, met een verbinding naar de wal.

In 2017 heeft in dit verband adviesbureau Tauw een locatie-verkenning voor deze passantenplaatsen uitgewerkt in opdracht van het toenmalige Grevelingschap, tegenwoordig het Bestuurlijk Overleg Grevelingen. Deze verkenning, en de hiermee samenhangende beleidsproblemen, zijn op 26 september 2017 besproken door de Natuur- en Recreatieadviescommissie voor de Grevelingen, waarin ook de lokale natuurverenigingen vertegenwoordigd zijn.

Aanleg van deze passantenplaatsen ten zuiden van de Middelpaathaven is niet meer mogelijk door de aanwezigheid van mosselhangcultures. Ten noorden van de Middelpaathaven, tussen Marina Port Zélande en de Springersdiephaven, ligt een speciaal bestemde zone voor raceboten en waterscooters. Daardoor zou alleen een locatie in, of bij de Springersdiephaven nog een mogelijkheid kunnen bieden. Echter, dit stuitte toentertijd op bezwaren van Rijkswaterstaat en de beroepsvaart. De Springersdiephaven met de aan te leggen nieuwe loswal en de te verdiepen haventoeegang (zie hiervoor bij punt II.3) wordt te klein als hierin, of hierbij, ook nog 60 passantenplaatsen, met de hierbij komende vaart van plezierboten, aangelegd zullen worden.

Het overleg en de besluitvorming over deze 60 passantenplaatsen is na 2017 stil gevallen, in afwachting van de uitkomst van de beroepsprocedures tegen Brouwerseiland. Ook de bestuurlijke besluitvorming over de andere, verplichte, voorafgaande inrichtingsmaatregelen, genoemd bij de punten II.1, II.2 en II.3, is na 2017 stilgevallen.

Daarnaast ligt er nog een ander groot, verplicht, punt. Namelijk, dat Brouwerseiland B.V. ervoor zorg draagt dat de intensief gebruikte surfbaai grenzend aan de Middelpaathaven geen belemmeringen van Brouwerseiland zal ondervinden. (Dit is vastgelegd in de Exploitatieover-

eenkomst Brouwerseiland, welke op 30 juni 2015 is afgesloten door b&w Schouwen-Duiveland en Brouwerseiland B.V.; pag. 4.) In dit verband heeft gemeente Goeree-Overflakkee in 2017 nog verkend of verplaatsing van de surflocatie, inclusief de hiervoor bij punt I.2 vermelde 5.825 m<sup>2</sup> parkeerruimte, naar de zuidkant van de Kabbelaarsbank mogelijk zou zijn. Onder andere vanwege N2000-belangen die hier aan de orde zijn heeft deze optie geen vervolg gekregen.

Dit punt, dat mede voor de Afdeling een rede voor een vernietigingsbesluit vormde, is niet opgelost in het nieuwe concept bestemmingsplan.

Uit de hiervoor geschetste situatie komt naar voren dat er eerst nog uitgebreide bestuurlijke besluitvorming over een aantal inrichtingsmaatregelen moet plaatsvinden. Met daarbij de vraag of ze hoe dan ook uitvoerbaar zullen zijn.

Er is nog totale onduidelijkheid over de stikstofuitstoot ten gevolge van deze inrichtingsmaatregelen.

De voorgaande punten worden niet behandeld in het Rho-rapport en de Passende Beoordeling opgesteld door Tauw, en zijn mede daardoor ondeugdelijk.

In dit stadium van het procedurele voortraject van Brouwerseiland kan door het ontbreken van veel informatie geen positief besluit genomen worden op het verzoek om een Nbw-vergunning te verlenen.

## 5. Droombeeld versus realiteit

In het Rho-rapport wordt voor de stikstofuitstoot door de realisatie het project Brouwerseiland een fictieve werkelijkheid, een 'droombeeld' beschreven. In de aanleg- en gebruiksfase zou er nauwelijks sprake zijn van stikstofemissie. Dit onder andere doordat verkeersstromen van en naar Brouwerseiland 150 m buiten het projectgebied 'opgenomen worden in het heersend verkeersbeeld', vrachtwagens vanaf de carpoolplaatsen bij Goederede en Serooskerke met elektrische trekkers zullen rijden, de werkzaamheden elektrisch uitgevoerd zullen worden, en er gesaldeerd wordt met bestaande stikstof-emissie (punt II.3).

In de realiteit vindt er natuurlijk wel een enorme stikstofuitstoot plaats door de realisatie van dit zeer omvangrijke, vier jaar durende bouwproject met onder andere 317 woningen en een jachthaven met 350 ligplaatsen, en naderhand, vanwege een constante wisseling van tijdelijke bewoners en bezoekers, zeer intensieve verkeersstromen naar en van dit vakantiepark.

Sowieso zal er stikstofuitstoot op grotere afstand van het project plaatsvinden. Zo betekent elektrisch bouwen stroom van het net, die grotendeels door conventionele energiecentrales geproduceerd wordt. De huizen worden van 'duurzaam' hout gemaakt, en voor de jachthaven en bruggen zullen duizenden hardhouten balken nodig zijn. Scheepsladingen tropisch hout zullen aangevoerd moeten worden. Uit Scandinavische landen zullen scheepsladingen

stortsteen voor oeververdedigingen aangevoerd moeten worden. Productie en transport van beton en staal voor funderingen, de jachthaven en bruggen kost erg veel energie en uitstoot.

Kennelijk mogen volgens de rechtspraak de effecten van stikstofuitstoot op grotere afstand van een project buiten beschouwing gelaten worden. Dit is echter niet realistisch. Zo zullen niet-elektrische auto's vanaf hun vertrekpunt, ergens in Nederland, tot aan Brouwerseiland en omgekeerd stikstof uitstoten. Het betreft in dit geval een omvangrijke verkeersstroom, zoals aangegeven in Tabel 4.4 van het Rho-rapport; ruim 1500 auto's per etmaal in de gebruiksfase.

Indien voor de effecten van het project alleen ingezoomd wordt op de stikstofdepositie op de omringende N2000-gebieden, dan zou uitgegaan moeten worden van de afstand die auto's rijden gerekend vanaf de punten waar de N57 in de buurt van het duingebied van Goeree, en het duingebied van de Kop van Schouwen komt, tot aan de Brouwerseiland-locatie.

Hiervoor heeft Brouwerseiland B.V. zelf, waarschijnlijk onbewust, een praktisch voorstel gegeven in het Rho-rapport in paragraaf 4.2.4, namelijk de carpoolplaats bij Goederede, en de carpoolplaats bij Serooskerke. Grof geschat betreft het dan afstanden van ca. 15 km, respectievelijk 7 km.

In het Rho-rapport worden deze afstanden echter niet gebruikt voor de Aerius-berekeningen voor de gebruiksfase. Deze carpoolplaatsen worden in het Rho-rapport opgevoerd als 'ran-geerterreinen' voor vrachtwagens, waarop bij het volgende punt, II.7, wordt ingegaan.

In het Rho-rapport wordt van een onrealistische afstand voor de Aerius-berekening voor het autoverkeer in de gebruiksfase uitgegaan, namelijk 150 m. Terecht wordt in uw 'Voornemen tot weigering . . .' op pagina 10 hierover gesteld dat voor de keuze van deze afstand geen rechtspraak voor handen is. In plaats daarvan dient uitgegaan te worden van de richtlijnen van de 'Instructie gegevensinvoer voor Aerius calculator 2019A', van januari 2020.

Indien met deze 'Instructie Aerius' onze hiervoor gekozen insteek, rekenend vanaf de twee carpoolplaatsen, niet goed onderbouwd kan worden, dan zou in ieder geval uitgegaan moeten worden van de afstand die auto's rijdend van of naar Brouwerseiland afleggen op de parallelweg/langzaamverkeersweg aan de binnenzijde van de Brouwersdam, totdat ze afslaan naar, of van, de hoofdweg N57. Dat gebeurt richting het noorden bij de kruising die naar Port Zélande leidt, van/naar de Brouwerseiland-locatie ca 1750 m, en richting het zuiden bij de rotonde bij Ellemeet, ook op ca 1750 m afstand van de Brouwerseiland-locatie.

Indien met deze afstanden de desbetreffende Aerius-berekeningen uitgevoerd worden, dan zullen de stikstofdepositiewaarden zoals vermeld in Tabel 4.6 van het Rho-rapport aanzienlijk hoger zijn, en zullen mogelijk ook meer habitattypen, en habitattypen in het Goereese duingebied, belast worden.

Wij onderstrepen hier dat stikstofdepositie in de gebruiksfase een permanente, een structurele aanslag op de reeds overbelaste habitattypen in de aangrenzende N2000-gebieden inhoudt.



Voor de stikstofemissie in de gebruiksfase door de omvangrijke jachthaven wordt in het Rho-rapport ook weer uitgegaan van dezelfde formule; de vaarbewegingen van de recreatie- en beroepsvaart (vissersschepen en rondvaartboot) 'gaan op in het heersende verkeersbeeld'. Hierbij wordt, wederom onrealistisch, uitgegaan van twee kleine afstanden, namelijk de afstand tussen één van de havenuitgangen en een denkbeeldige lijn (CEMT-Va) gelegen net buiten de geplande jachthaven; 667 m, respectievelijk 1.333 m.

Echter, momenteel vindt er nauwelijks scheepvaart plaats in dit tegen de Brouwersdam doodlopende gedeelte van de Grevelingen, gelegen langs de zuidoever van de Kabbelaarsbank. Er ligt hier geen grote jachthaven aan de Brouwersdam. Wel is hier aanwezig een grote oppervlakte (10-15 ha) met mosselhangcultures, die pleziervaart uitsluit. Er kan dus niet gesproken worden van een heersend intensief verkeersbeeld van recreatievaartuigen. Pas voorbij het ondiepe gedeelte aan de oostkant van de Kabbelaarsbank, begrensd door een vooroeververdediging van stortsteen, vindt relatief intensieve scheepvaart plaats, onder andere van en naar Marina Port Zélande, de jachthaven van Scharendijke, de jachthaven bij het eiland Ossenhoek, en het Springersdiep.

Vanaf dat punt, op 3500 m afstand van de Middelpaathaven, zou gesproken kunnen worden van 'op gaan in het heersende verkeersbeeld'. In de Aerius-berekeningen voor de stikstofuitstoot van de geplande jachthaven dient dus uitgegaan te worden van 4.167 m en 4.833 m. Ook door deze aanpassing zal Tabel 4.6 in het Rho-rapport er heel anders gaan uitzien.

Ter toelichting nog het volgende. In het gedeelte van de Grevelingen ten zuiden van de Kabbelaarsbank vindt zo weinig scheepvaart plaats dat een enkele motor- of zeilboot hier overdag nogal eens voor anker gaat. Bij intensieve scheepvaart is zo iets niet mogelijk. Na realisatie van Brouwerseiland zal, door de nieuwe, grote jachthaven hier wel een drukke scheepvaartroute ontstaan, waardoor rustig voor anker gaan niet meer mogelijk zal zijn.

In dit verband zijn de richtlijnen hierover in 'Instructie Aerius' van belang:

- *Er dient in alle gevallen een onderbouwde afweging gemaakt te worden tot waar het verkeer meegenomen wordt.*
- *Een algemeen criterium voor verkeer van en naar inrichtingen is dat de gevolgen niet meer aan de inrichting worden toegerekend wanneer het verkeer is opgenomen in het heersende verkeersbeeld.*
- *Hierbij weegt ook mee hoe de verhouding is tussen de hoeveelheid verkeer dat door de voorgenomen ontwikkeling wordt aangetrokken en het reeds op de weg aanwezige verkeer.*

Wat het laatste betreft, die verhouding gaat in het vaarwater langs de zuidoever van de Kabbelaarsbank ten gevolge van de realisatie van Brouwerseiland sterk intensiveren.

Het Rho-rapport is ondeugdelijk wat betreft de Aerius-berekeningen voor het autoverkeer en de scheepvaart in de gebruiksfase.

## 6. Emissieloos bouwen

In het Rho-rapport wordt in paragraaf 4.2.2 en 4.2.4 stellig aangegeven dat, afgezien van de aanvoer van zand, alle werkzaamheden gedurende de vier jaar durende aanlegfase geheel stikstofemissieloos uitgevoerd zullen worden. Ook alle auto's waarmee de werknemers gedurende die tijd naar het bouwterrein rijden zullen elektrisch zijn.

Het is zeer twijfelachtig of deze aannames in de praktijk waargemaakt kunnen worden. Emissieloos bouwen is nog lang geen algemene realiteit in Nederland, en het zal nog jaren duren voordat het zover is, blijkt uit recente vakbladen van de bouwsector. Ook in het Rho-rapport zelf wordt dit in paragraaf 4.2.4 aangegeven:

*In de Green Deal 'Het nieuwe draaien' spreken Rijkswaterstaat en de Waterschappen de ambitie uit om in 2030 klimaatneutraal en circulair te zijn. Doel van het ENI (Emissieloos Netwerk Infra) is om dit al in 2026 mogelijk te maken.*

Uit de vakbladen blijkt dat voor de aankoop van elektrisch materieel ongeveer tweemaal zoveel betaald moet worden als voor een zelfde model met een dieselmotor. Nog weinig bedrijven beschikken al over emissieloze machines. Daarnaast is er nog nauwelijks ervaring met het werken met elektrisch groot materieel, ontbreken nog veiligheidsregels hiervoor, en is er sprake van een nog erg lange levertijd, een jaar of meer. Vooral voor kleinere grondverzet- en bouwbedrijven vormt de hoge aanschafprijs een probleem.

In dit verband is relevant dat Brouwerseiland B.V. toegezegd heeft dat het project door regionale bedrijven gerealiseerd zal worden. Dat zijn voornamelijk kleinere bedrijven.

Op de website van Brouwerseiland B.V. wordt aangegeven: *We gaan Brouwerseiland bouwen met regionale aannemers. 800 bouwvakkers van beide eilanden werken vier jaar lang aan dit project.*

De aanname in het Rho-rapport dat alle werknemers met elektrische auto's naar het werk komen, zal in de praktijk niet waargemaakt kunnen worden. Nu, en de komende jaren vormen elektrische auto's enkele procenten van het Nederlandse wagenpark. Realistisch is dan ook dat voor de stikstofuitstoot-berekeningen voor de aanlegfase aangaande de autoritten van de werknemers uitgegaan wordt van 90 % niet-elektrische auto's.

Aangezien de aanname dat de aanlegfase emissieloos uitgevoerd zal worden de eerste vijf jaar nog niet zeker is, gezien de bijzonder kwetsbare omgeving van het projectgebied, met drie omvangrijke N2000-gebieden in de nabijheid, en gezien het voorzorgbeginsel van de Wnb, is de verlening van een Wnb-vergunning voor dit project de eerste jaren niet verdedigbaar. Ook bij de punten I.1-4 is aangegeven dat in dit stadium de verlening van een Wnb-vergunning niet mogelijk kan zijn.

Overigens, als alle Aerius-berekeningen voor dit project op de juiste manier uitgevoerd zullen worden, zal blijken dat sowieso een Wnb-vergunning niet mogelijk zal zijn, vanwege significante aantasting van meerdere N2000-habitattypen.

Er is een extra reden voor onze vrees dat grote beloftes over een emissieloos project naderhand in de praktijk niet uitkomen. Helaas hebben we een vergelijkbare gang van zaken de laatste jaren bij meerdere recreatieve bouwprojecten aan de kust gezien. Tijdens het procedurele voortraject van een project wordt dan door de initiatiefnemer 'gouden bergen' beloofd, terwijl naderhand tijdens de aanleg- en gebruiksfase vele afspraken en voorschriften genegeerd worden. Zo had bijvoorbeeld het in 2015 gerealiseerde project Punt West gebouwd moeten worden als een duurzaam Ecohotel, terwijl het uiteindelijk een compleet huisjespark geworden is. Er mocht 10.000 m<sup>2</sup> bebouwd worden, en het werd 12.071 m<sup>2</sup>. (In opdracht van het toenmalige Grevelingenschap heeft het adviesbureau AT Osborne hierover het rapport 'Ecohotel, reconstructie procesgang' opgesteld, 13-1-2016. In de NRC van 11-6-2017 is hier uitgebreid over gepubliceerd: "Ibiza' in Ouddorp toont zwak bestuur'.)

Ook bij de realisatie van het Greenhuus-project op de Kabbelaarsbank, geopend zomer 2019, ging het mis. Dit project, thans Curios Grevelingenstrand genoemd, bestaat uit dertig eco-recreatiewoningen, die middels zonnepanelen geheel zelfvoorzienend zouden zijn. Juist de uitgangspunten duurzaamheid en een eigen stroomvoorziening vormden de aanleiding voor de gemeente om met dit project in te stemmen. Echter, het verhaal over zelfvoorzienendheid bleek achteraf een farce te zijn. Sinds vorige zomer staan hier nu permanent twee zware dieselgeneratoren in het N2000-gebied te draaien voor de energievoorziening van dit vakantiepark.

Het Rho-rapport is ondeugdelijk door uit te gaan van de veronderstelling dat het project op korte termijn door aannemingsbedrijven van Schouwen-Duiveland en Goeree-Overflakkee emissieloos uitgevoerd kan worden, uitgezonderd de zandaanvoer voor het project.

## 7. Stikstofdepositie tijdens de aanlegfase

### *Voorafgaande werkzaamheden*

Bij het voorgaande punt II.1 is aangegeven dat eerst 5.825 m<sup>2</sup> parkeerruimte buiten het Brouwerseiland-gebied aangelegd moet worden, evenals nutsleidingen naar de bouwlocatie.

Bij het voorgaande punt II.3 is aangegeven dat eerst een loswal in de Springersdiephaven aangelegd moet worden, evenals het verdiepen en mogelijk vergroten van deze haven.

Bij het voorgaande punt II.4 is aangegeven dat eerst 60 passantenplaatsen aangelegd moeten worden.

Aan het eind van dit onderhavige punt wordt aangegeven dat eerst een goedgekeurd verkeers- en veiligheidsplan beschikbaar moet zijn.

De bij deze verplichte, voorafgaande maatregelen vrijkomende stikstofemissie dient bij de totale uitstoot betrokken te worden.

### *Autoverkeer werknemers*

Bij het voorgaande punt II.6 is reeds aangegeven dat bij de Aerius-berekeningen voor de aanlegfase het autoverkeer van de 800 werknemers betrokken dient te worden, uitgaande van 90 % niet-elektrische auto's.

### *Zandtransport*

Voor het zandtransport voor Brouwerseiland vanuit de Noordzee met een sleephopperzuiger en een persleiding is voor de berekening van de stikstofuitstoot hierdoor in het Rho-rapport ook weer uitgegaan van het zoveel mogelijk 'weg schrijvend verkleinen' van de hoeveelheid kg/j stikstofemissie, die in werkelijkheid wel uitgestoten wordt. Dit in lijn met het hiervoor bij punt I.5 beschreven droombeeld.

Het Rho-rapport is voor het onderdeel zandaanvoer, paragraaf 4.1 t/m 4.2 en de desbetreffende Aerius-berekening voor meerdere punten ondeugdelijk.

Ten eerste:

In het Rho-rapport wordt ervan uitgegaan dat wat betreft de te berekenen vaarafstand van de hopper het gedeelte bij het zandwinkvak op de Noordzee, zijnde 15 % van de afstand, niet meegeteld behoeft te worden. Dit gedeelte zou namelijk 'wegvallen tegen het heersende vaarbeeld', hetgeen bepaald zou worden door het hier aanwezige formeel aangewezen ankergebied. Met andere woorden, een 'parkeerterrein' voor schepen en geen doorgaande verkeersstroom. In de hiervoor bij punt II.5 vermelde 'Instructie Aerius' wordt niets vermeld over het mogen betrekken van een parkeerterrein bij de werkwijze 'opgaan in het heersende verkeersbeeld'.

Wat een nog duidelijker argument vormt om voor deze Aerius-berekening van de volle 100 % vaarafstand uit te gaan, is dat volgens de formele, actuele Waterkaart van de Dienst der Hydrografie, kaartblad Noordzeekust West Schouwen tot Hoek van Holland, het begrensde ankergebied Schouwenbank op km's afstand ten westen van het zandwinkvak ligt, beginnend bij lichtboei LFI.Y.5s (SB Anchor East). Zoals aangegeven in Figuur 4.5 in het Rho-rapport begint het zandwinkvak S5A op 4 km afstand van de grens van het N2000-gebied Voordelta, terwijl het ankergebied Schouwenbank op 10 km afstand van deze grens begint.

Ten tweede:

Bij de vorige Nbw-procedure zijn bijna alle mogelijke varianten voor de uitvoering van zandaanvoer uit de Noordzee aan de orde geweest. Bij deze Wnb-procedure is weer een nieuwe, en 'vreemde' variant aan de orde; twee gescheiden werkperiodes, september – oktober en april – mei, met een tussenliggende pauze van 5 maanden. In totaal een periode van 9 maanden. Dit, terwijl het N2000 Beheerplan Voordelta en het desbetreffende Toegangsbeperkingsbesluit de maand mei sowieso uitsluit voor zandtransporten voor de reguliere strandsuppleties.

Kennelijk is voor deze 'vreemde' optie gekozen om, op papier, het stikstofdepositie-beeld, weergegeven in mol/ha/jr, minder alarmerend te doen lijken als het beeld bij een aaneengesloten periode.

Wat betreft het effect van stikstofbemesting van schrale vegetatietypen is het niet zo dat elk jaar dat extra bemesting plaatsvindt telkens sprake is van 'met een schone lei' beginnen. Er is ecologisch gezien sprake van een cumulatief effect. 'Het geheel is meer dan de som der delen.'

Dit cumulatieve effect zit ook verwerkt in het Aerius Calculator model. In het Rho-rapport is in paragraaf 4.2.6 aangegeven dat voor de aanlegfase gedurende twee jaar uitgegaan moet worden van een depositie van 810,95 kg/j, hetgeen betekent 0,01 mol/ha/jr op een aantal habitatype in de Kop van Schouwen. Dus, in totaal zou er sprake zijn van een depositie van  $0,01 + 0,01 = 0,02$  mol/ha/ 9 maanden.

Uitgaande van een aaneengesloten zandaanvoer-periode, is er sprake van een depositie van 1621,9 kg/j. Dit getal is enigszins vergelijkbaar met de uitkomst van de Aerius-berekening in Bijlage 6 van het Rho-rapport voor de Middelpaathaven in 2016, zijnde 1.727,23 kg/j. Dit getal betekend een depositie van 0,11 mol/ha/jr op habitatypen in de Kop van Schouwen. Dus, deze benadering toegepast op het zandtransport in een aangesloten periode uitgevoerd, betekent een stikstofdepositie van circa 0,10 mol/ha/jr. Dit is, ecologisch beschouwd, aanzienlijk meer dan 0,02 mol/ha/jr.

Bovendien, in werkelijkheid vindt het zandtransport ook binnen één jaar, namelijk binnen negen maanden, plaats.

Voor het project Brouwerseiland moet dan ook voor de berekening van de totale stikstofemissie in de aanlegfase realistisch uitgegaan worden van één berekening voor de totale uitstoot veroorzaakt door de zandaanvoer.

Ten derde:

Door het adviesbureau Arcadis is in opdracht van Rijkswaterstaat op 12 november 2018 een Conformiteitstoets uitgebracht voor de stikstofemissie vrijkomend bij een strandsuppletie van 500.000 m<sup>3</sup> bij het strand van Renesse (referentie Arcadis 079873673 D). Deze strand-suppletie is tussen begin september en begin november 2019 uitgevoerd. Bij deze toets is ook gewerkt met de Aerius Calculator.

Dit strandsuppletie-project is qua uitvoeringswijze zeer vergelijkbaar met de zandaanvoer-activiteit voor Brouwerseiland. Dezelfde route werd gevaren naar ongeveer dezelfde zandwinlocatie. Voor de strandsuppletie sloot de hopper aan op de persleiding voor het strand bij Renesse. Voor Brouwerseiland zal dat aankoppelpunt mogelijk 0 – 1,5 km oostelijker liggen. In beide gevallen werd/wordt met een vergelijkbare hopper gevaren en 6 maal per dag een vracht zand aangevoerd. Er kan vanuit gegaan worden dat voor Rijkswaterstaat ook met een hopper met een moderne motor met een SCR- of vergelijkbare installatie gevaren moet worden. Voor Brouwerseiland moet 6x zoveel zand, 3 miljoen m<sup>3</sup>, aangevoerd worden.

Het strandsuppletie-project duurde ongeveer 7 weken, de zandaanvoer voor Brouwerseiland zal 17 weken duren. De Aerius-berekening voor de strandsuppletie komt uit op een totale stikstofemissie van 79,61 ton/j, hetgeen betekent een stikstofdepositie op de Kop van Schouwen van 0,59 mol/ha/j. Minus de uitstoot van de strandwerkzaamheden die bij dit project speelden betreft het 78,53 ton/j.

In de Aerius-berekening in het Rho-rapport wordt een totale stikstofemissie voor de zand-aanvoer voor Brouwerseiland berekend van 0,16 ton/j.

Er is dus sprake van een enorm verschil tussen beide berekeningen. De uitstoot die voor een 6x zo klein zandtransport door Arcadis berekend is, komt 491x hoger uit dan de uitstoot die voor het veel grotere zandtransport voor Brouwerseiland berekend is.

Herberekening van de uitstoot door de zandaanvoer voor Brouwerseiland, zal in ieder geval noodzakelijk zijn, met de Arcadis-studie ter vergelijking erbij.

Door deze constatering rijst tevens de vraag: hoe betrouwbaar zijn de andere Aerius-berekeningen in het Rho-rapport ?

Wat nu al naar voren komt als beide Aerius-berekeningen, plus de daarbij horende kaartjes met daarop de genummerde blokjes voor emissiebronnen, naast elkaar gelegd worden, is dat in de Rho-berekening ten onrechte twee blokjes, dus emissie veroorzakende activiteiten, weggelaten zijn.

Bij beide berekeningen staat één blokje voor de vaarroute. In het Rho-rapport blijft het daarbij. In de Arcadis-berekening komt daar, terecht, bij:

- een blokje voor de activiteit 'zandwinning op zee', hetgeen ongeveer 13 % van de totale uitstoot veroorzaakt (10,3 ton/j),
- een blokje voor de activiteit 'suppletie', dus het leegpompen van de hopper, hetgeen ongeveer 15 % van de totale uitstoot veroorzaakt (11,8 ton/j).

Dus, de voor Brouwerseiland opnieuw te berekenen uitstoot voor de (100 %) vaarafstand zal sowieso met 28 % verhoogd moeten worden.

Ten overvloede verwijzen wij ook naar een andere, vergelijkbare Conformiteitstoets. Arcadis bracht op 20 juli 2018, in opdracht van Rijkswaterstaat, een toets uit voor een strandsuppletie van eveneens 500.000 m<sup>3</sup> zand bij Domburg, op Walcheren (referentie Arcadis 079873672B). De vaarafstand bij deze suppletie was korter dan die bij de suppletie bij Renesse. De berekende stikstofemissie voor de suppletie bij Domburg bedraagt 55,47 mol/j.

Ook deze uitkomst duidt op een grote berekeningsfout in het Rho-rapport.

### *Elektrisch materieel*

In het Rho-rapport wordt in paragraaf 4.2.2 en 4.2.4 aangegeven dat alle voorbereidende- en bouwwerkzaamheden, buiten de zandaanvoer, elektrisch uitgevoerd zullen worden.

Een eerste aanname daarbij is dat het stroomnet ter plaatse voldoende stroom hiervoor kan leveren; er zouden 50 laadpunten noodzakelijk zijn. De enige zekerheid die hiervoor in het Rho-rapport geboden wordt is; '...een (tijdelijke) aansluiting is in bespreking met Delta Enduris'. Recent heeft regionaal netbeheerder Enduris aangegeven dat het elektriciteitsnetwerk

van Schouwen-Duiveland (en Tholen) qua capaciteit aan zijn grenzen zit. Het voorzorgbeginsel van de Wnb sluit uit dat bij een vergunningsaanvraag uitgegaan mag worden van naderhand (eventueel) nog te treffen maatregel.

De kans bestaat dat bij de uitvoering van het Brouwerseiland-project er toch een aantal dieselmotoren, met stikstofemissie, noodzakelijk zullen zijn. Bij het hiervoor bij punt 1.6 vermelde Greenhuus-huisjesproject op de Kabbelaarsbank zagen wij dat, tegen alle afspraken en voorschriften in, ook gebeuren.

In het Rho-rapport wordt in paragraaf 4.2.4 verwezen naar bijlage 6 bij de Passende Beoordeling voor een overzicht van het in te zetten stikstofemissieloos materieel. In deze bijlage wordt onjuist aangegeven dat de in te zetten bulldozer Cat D6 XE elektrisch is. Zoals aangegeven op de website van de leverancier, heeft deze bulldozer een hybride aandrijving; deels met een dieselmotor en deels met een elektrische motor. Voor de Cat C9.3B dieselmotor beschikt deze bulldozer over een brandstoftank van 341 l. Het brandstofverbruik van dit nieuwe model is 35 % lager als dat van het voorgaande, volledig met een dieselmotor aangedreven model. De dieselmotor van deze hybride bulldozer vormt dus nog de dominante krachtbron.

Bij de totaal-berekening van de stikstofemissie gedurende de aanlegfase, en de depositie op gevoelige habitattypen, dient alsnog de uitstoot van deze bulldozer betrokken te worden. Volgens de overzichten in bijlage 6 zal deze bulldozer 53 weken, zijnde 4.000 uren, in bedrijf zijn tijdens de aanlegfase.

#### *Vrachtwagens en carpoolplaatsen*

In paragraaf 4.2.4 wordt aangegeven dat alle vrachtwagens die bouw materiaal aanvoeren voor Brouwerseiland zonder stikstofemissie zullen rijden. Hiervoor moeten vrachtwagens met een dieselmotor stoppen bij de carpoolplaats bij Goederede, of de carpoolplaats bij Seerooskerke-Schouwen. Vervolgens wordt daar de dieseltrekker afgekoppeld, wordt een elektrische trekker aangekoppeld, en de elektrische trekker trekt de vracht naar de projectlocatie.

Het lijkt vooral een 'window-dressing'-werkwijze op papier te zijn, waarbij het twijfelachtig is of hiermee veel winst te behalen valt wat betreft stikstofemissie. Ook de uitstoot van de af- en aanrijdende vrachtwagens bij en op de carpoolplaatsen daalt neer op de aangrenzende N2000-gebieden. Op Schouwen moet daarbij ook het N2000-gebied Oosterschelde-binnendijks/Zuidkust Schouwen betrokken worden.

Voor een reeks specifieke vrachtwagentransporten zal deze werkwijze sowieso onmogelijk zijn. Bijvoorbeeld transporten met een dieplader, of extra lange opleggers met meerpalen, funderingspalen, of stalen perspijpen. Ook elektrische vrachtwagens met een betonmortelmolen zijn op Goeree-Overflakkee en Schouwen-Duiveland nog niet aanwezig.

Om te beginnen dient daarom in dit verband ervan uitgegaan te worden dat 20-40 % van de vrachtwagentransporten met een dieselmotor rechtstreeks naar en van het bouwterrein zal rijden. Dit zal in de Aerius-berekeningen, verwerkt moeten worden.

Echter, los van het voorgaande zal deze werkwijze bij nadere uitwerking en na overleg met de wegbeheerder, Rijkswaterstaat, en verkeerspolitie, hoogst waarschijnlijk niet uitvoerbaar blijken te zijn. Beide carpoolplaatsen worden relatief intensief gebruikt, zijn klein, zeker die bij Serooskerke, en beide zijn gelegen bij een erg druk verkeerskruispunt, waar het verkeer in de zomermaanden regelmatig vast staat.

Het gemanoeuvreren met grote vrachtwagens tussen geparkeerde personenauto's gaat vier jaar lang een zeer dominante ontwikkeling vormen. In het Rho-rapport wordt aangegeven dat er sprake kan zijn van 20 zware verkeersbewegingen per dag per locatie. Dit, terwijl de carpoolplaats bij Serooskerke slechts 30 parkeerplaatsen voor personenauto's telt en een smalle, niet voor vrachtwagens geschikte ingang heeft die via een smalle middenberm van een erg druk kruispunt bereikt moet worden. Wat betreft ruimte en verkeersveiligheid kan deze locatie onmogelijk jarenlang gaan functioneren als een 'rangeerterrein voor grote vrachtwagens'. Bovendien gaan de komende jaren de kruispunten van de N57 bij Serooskerke sterk gereconstrueerd worden, middels nieuwe rotondes (uit te voeren door Boskalis), hetgeen de situatie ter plaatse de komende jaren nog complexer en gevaarlijker zal maken.

Ook bij Goederede betreft het een relatief kleine carpoolplaats, die tevens een functie heeft als vaste parkeerplaats voor vrachtwagens van chauffeurs die in de omgeving wonen. Ook bij Goederede is sprake van een gevaarlijk kruispunt ter plaatse, waar regelmatig aanrijdingen plaatsvinden.

Het voorstel om deze carpoolplaatsen te gaan gebruiken als rangeerterreinen voor vrachtwagens bestemd voor Brouwerseiland lijkt vooralsnog onrealistisch te zijn. Mocht de verlening van een Wnb-vergunning voor Brouwerseiland in beeld zijn, dan dient in ieder geval zeker te zijn dat deze werkwijze formeel is toegestaan, bijvoorbeeld middels verleende schriftelijke toestemming door de wegbeheerder en verkeerspolitie.

Vooralsnog dient ervan uitgegaan te worden dat deze werkwijze niet mogelijk is. Dus, alle vrachtwagentransporten gaan rechtstreeks naar bouwlocatie. De uitstoot van dit vrachtverkeer, met jarenlang tientallen vrachtwagens per dag, dient bij de totale stikstofemissie in de aanlegfase betrokken te worden. Voor deze Aerius-berekening moet wat betreft rijafstanden uitgegaan worden van de twee afstanden carpoolplaats – bouwlocatie, zoals voorgesteld door Brouwerseiland B.V. zelf.

### *Logistiek plan*

In aansluiting op het voorgaande omtrent verkeerskundige veiligheid het volgende. De Brouwersdam vormt één van de intensiefst gebruikte dagrecreatieve gebieden in Zuidwest-Nederland, met ca. 2 miljoen bezoekers per jaar, allemaal rijdend per auto. Hierbij wordt gebruik gemaakt van elk deelgebied aan zowel de buiten- als binnenkant van de Brouwersdam. Grote evenementen vinden hier jaarlijks plaats. Voor bijvoorbeeld Concert at Sea wordt gedurende twee weken de dam deels afgesloten.



Een vier jaar durend mega-bouwproject als Brouwerseiland, waarbij onder andere dagelijks 800 bouwvakkers en tientallen zware vrachtwagens op en neer rijden, gaat hier enorme logistieke- en veiligheidsproblemen veroorzaken. Daarbovenop begint in 2023/24 een tweede mega-bouwproject aan de Brouwersdam; zie hierna punt II.10.

Dit betekent dat, voorafgaande aan de eventuele verlening van een Wnb-vergunning, er eerst een uitgewerkt en formeel goedgekeurd logistiek- en veiligheidskundig plan beschikbaar moet zijn. Een dergelijk plan zal gepaard gaan met extra, en veel stikstofemissie. Zo zullen parkeer- en opslagterreinen aangelegd moeten worden, waarschijnlijk door ruimtegebrek op afstand van de bouwplaats, en omleidingsroutes.

Ook in dit verband kan in dit stadium nog geen sprake zijn van een de eventuele verlening van een Wnb-vergunning.

### *Scheepstransport*

Alhoewel het niet vermeld wordt in het Rho-plan, zou het kunnen dat er materiaal-aanvoer per schip zou gaan plaatsvinden, bijvoorbeeld stortsteen voor oeververdedigingen. Indien dat het geval is, dient ook daarvan de stikstofemissie berekend te worden. Uitgangspunt hierbij voor de vaarafstand is de benadering zoals wij die voor de recreatievaart bij punt I.5 aangegeven hebben.

### *Resumé*

Voor de stikstofemissie tijdens de aanlegfase is het Rho-rapport voor meerdere punten ondeugdelijk. Er dienen eerst een aantal aannames zeker gesteld te worden, en een aantal aanvullingen, correcties en herberekeningen uitgevoerd te worden. Uiteindelijk zal blijken dat de stikstofemissie tijdens de aanlegfase veel groter is dan thans bepaald is. Dit zal betekenen significante aantasting van meerdere kwetsbare habitatype op verschillende N2000-locaties.

In het Rho-rapport wordt ten onrechte voor de aanlegfase uitgegaan van een beperkte stikstofemissie gedurende twee, zogenaamde, jaren. Zoals wij hiervoor aangetoond hebben betreft het echter een veel omvangrijkere stikstofemissie gedurende de gehele vier jaar durende aanlegfase. Dit direct gevolgd door de, hoge, structurele emissie gedurende de gebruiksfase.

Vanaf het begin van de aanlegfase vindt voor goed een zware bemesting van kwetsbare habitattypen plaats

## 8. Stikstofdepositie tijdens de gebruiksfase

De structurele stikstofemissie gedurende de gebruiksfase, veroorzaakt door interne verkeersbewegingen, autoverkeer van komende en gaande bezoekers en van scheepvaart van en naar de jachthaven is hiervoor besproken bij punt II.2 en punt II.5.

## 9. Ecologische toets

Zoals uit de voorgaande punten naar voren is gekomen, dienen de Aerius-berekeningen voor de aanlegfase, waartoe ook de verplichte inrichtingsmaatregelen buiten de eigenlijke bouwlocatie behoren, en de gebruiksfase opnieuw uitgevoerd te worden. In beide gevallen zal de totale stikstofemissie aanzienlijk hoger uitvallen dan de waarden die in het Rho-rapport aangegeven worden, en waarvan uitgegaan wordt in paragraaf 6, Ecologische toets. De ecologische toets zal opnieuw uitgevoerd moeten worden met de gegevens van de gecorrigeerde Aerius-berekeningen.

We geven hier kort commentaar op twee punten in de ecologische toets.

- Ten onrechte wordt in paragraaf 6.4.1 gesteld: 'Een stikstofdepositiebijdrage van 0,01 mol/ha/jr is dus dermate klein dat een meetbaar en ecologisch effect is uitgesloten, ook niet bij een overbelaste situatie.'  
Een dergelijke hoeveelheid stikstof heeft wel degelijk effect op de groeisnelheid en biomassa-productie van bepaalde plantensoorten. Hierdoor wordt in een kruidenrijke graslandvegetatie de balans verstoord ten gunste van snel groeiende, algemene soorten, tegenover 'schrale', vaak zeldzamere soorten met een lage groeisnelheid, c.q. concurrentiekracht.  
In de jaren tachtig van de vorige eeuw is gedurende een aantal jaren een landelijk breed opgezet wetenschappelijk onderzoek uitgevoerd, waarbij de universiteiten van Groningen en Nijmegen en het ecologisch onderzoeksinstituut Weeversduin in Oostvoorne betrokken waren, naar de ecologie en fysiologie van weegbree-soorten. Er werden zowel veld- als laboratoriumexperimenten uitgevoerd. Zo werd bijvoorbeeld duidelijk dat smalbladige weegbree, een algemeen voorkomende soort en stikstofminnend, in een watercultuur onder stikstofbeperkte groei-omstandigheden direct reageert op een zeer kleine stikstof-toename in de wortelzone. Een toename die ruim beneden de 1 micromol/l ligt bleek al een duidelijke groeistimulus te veroorzaken.
- Ten onrechte wordt in paragraaf 6.6.1 gesteld dat door het jaarlijkse maaibeheer in de Zouten en Zoeten Haard de stikstofdepositie uit het systeem verwijderd wordt. Extra biomassa-productie in natuurgebieden is inderdaad één van de gevolgen van de overmaat aan stikstofdepositie. En, die wordt middels een maaibeheer, in principe zijnde een noodoplossing, in de plaats van een extensief begrazingsbeheer, afgevoerd. Echter, een ander gevolg van extra stikstofdepositie is de hiervoor geschetste verstoring van de fragiele balans in een soortenrijke vegetatie. Algemene voorkomende soorten reageren veel krachtiger op extra stikstofaanvoer dan zeldzame soorten met een beperkte concurrentiekracht. Zo verschuift ook onder een maaibeheer de vegetatie-samenstelling ten nadele van 'schrale', veelal zeldzame soorten.

## 10. Cumulatie

Door Rijkswaterstaat worden al een aantal jaren voorbereidingen getroffen voor de instelling van een mini-getij op de Grevelingen, primair ter verbetering van de waterkwaliteit.

Hiervoor wordt een omvangrijke spuisluis in de Brouwersdam aangelegd, vele malen groter dan de huidige Brouwerssluis. De aanleg van dit doorlaatmiddel is een groot infrastructuureel project, dat circa drie jaar gaat duren. Het begin van de aanleg is in 2023 of 2024 gepland. De bouw van dit doorlaatmiddel zal met hoge stikstofemissie gepaard gaan.

Gesteld dat Brouwerseiland een Wnb-vergunning verleend zou worden, dan valt de uitvoering van deze twee omvangrijke projecten deels samen. Dus ook de omvangrijke stikstofemissie van beide projecten. Dit, terwijl de omgeving gevormd wordt door kwetsbare N2000-gebieden.

Voor het doorlaatmiddel-project is nog geen Wnb-vergunning verleend. Dan is volgens jurisprudentie nog geen cumulatietoets noodzakelijk. Toch zou dat in dit bijzondere geval wel een speciale eis voor het Brouwerseiland B.V. behoren te zijn, waarbij Rijkswaterstaat een verkenning van de natuur- en milieu-effecten van dit project zou dienen aan te leveren. Daarnaast zou deze situatie voor uw college een reden dienen te vormen om extra kritisch te zijn aangaande het verlenen van de onderhavige vergunning.

## 11. Conclusies stikstofdepositie

Er is vele maanden door meerdere adviesbureau's aan de onderhavige Wnb-aanvraag en onderliggende rapporten voor het onderdeel stikstofemissie door Brouwerseiland gewerkt. Na indiening van de aanvraag bij uw college op 10 april 2020 is er naderhand, middels mailcontacten, nog maanden verder aan deze aanvraag 'gesleuteld'. Op 28 juni 2020 resulteerde dat in een geheel nieuw basisrapport. Daarna is er wederom tot 10 juli 2020 verder 'gesleuteld', waarna uw college terecht heeft aangegeven voornemens te zijn geen Wnb-vergunning te verlenen.

Dit moeizame voortraject geeft al aan dat deze aanvraag een 'mission impossible' is. De aanvraag gaat uit van veel aannames over toekomstige ontwikkelingen, met een hoog gokgehalte, veel 'creatief boekhouden' wat betreft Aerius-berekeningen, en nog een reeks 'losse einden' aangaande voorafgaande, verplichte inrichtingsmaatregelen, waarvoor bestuurlijke besluitvorming nog moet plaatsvinden.

Uitgaan van mogelijke toekomstige ontwikkelingen sluit, vanwege het voorzorgbeginsel van de Wnb ('bij twijfel niet inhalen'), het verlenen van een Wnb-vergunning sowieso al uit. Al deze onzekere factoren moeten eerst vervangen worden door zekere feiten en uitgangspunten. Daarnaast dienen de meeste berekeningen voor stikstofemissie opnieuw uitgevoerd te worden, waarbij dan uitgegaan moet worden van realistische uitgangspunten en data-sets, in plaats van fictieve werkwijzen en gegevens.

Indien op deze wijze de aanvraag en de onderbouwing daarbij opnieuw uitgewerkt zal worden, zal blijken dat de verlening van een Nbw-vergunning onmogelijk blijft. Dit, door een erg hoge stikstofemissie in de aanleg- en gebruiksfase van het project, hetgeen significante aantasting van meerdere kwetsbare habitattypen in omringende N2000-gebieden zal veroorzaken.

### III. Inhoudelijke argumenten Wnb Gebiedsbescherming, overige effecten

Op enkele overige effecten buiten stikstofdepositie in relatie tot de Wnb wet- en regelgeving voor N2000-gebieden gaan wij hierna vooralsnog kort in, naar aanleiding van hetgeen hierover is beschreven in de 'Passende beoordeling Brouwerseiland' van 29 mei 2020, welk rapport is opgesteld door adviesbureau Tauw. Hierna aangeduid als PB.

Een korte reactie omdat ten eerste wij ervan uitgaan, zoals uit het voorgaande naar voren komt, dat het reeds vanwege het punt stikstofemissie in de aanleg- en gebruiksfase onmogelijk is om een Wnb-vergunning voor het project Brouwereiland te verlenen.

En ten tweede omdat voor het onderhavige project uw college nog niet is ingegaan op de overige effecten aangaande de Wnb Gebiedsbescherming regelgeving, waarschijnlijk vanwege uw voornemen om geen Wnb-vergunning voor dit project te verlenen op basis van het punt stikstofemissie.

#### 1. Grevelingen, voorafgaande inrichtingsmaatregelen

Hiervoor is bij punt II.3 aangegeven dat voordat met het Brouwerseiland-project begonnen zou kunnen worden, eerst de Springersdiephaven heringericht moet worden; de aanleg van een loswal en het verdiepen van de haveningang. Daarnaast moeten er hier, in of bij de haven, 60 passantenplaatsen aangelegd worden (zie punt II.4). Deze ontwikkelingen betekenen een toename van beroeps- en pleziervaart in een thans nog erg rustig noordwestelijk gedeelte van de Grevelingen.

Op de effecten van deze verplichte ontwikkelingen, in samenhang met de versturende effecten van Brouwerseiland zelf (ruimtelijke cumulatie), is ten onrechte niet ingegaan in de PB. Als in verband met de inrichtingsmaatregelen in en bij de Springersdiephaven de SOVON leefgebiedkaarten voor kwalificerende broedvogels, PB paragraaf 4.2.4, beschouwd worden, blijkt het volgende:

Bij een mogelijke realisatie van het project zal het broed- en leefgebied van de volgende N2000 broedvogel-doelsoorten verstoord gaan worden: Bruine kiekendief, Visdief, Kluut, Bontbekplevier, Grote stern, Visdief, Dwergstern. Ook het leefgebied van een aantal niet-broedvogel-doelsoorten zal verstoord worden. Dat van onder andere: Fuut, Middelste Zaagbek, Grauwe gans, Rotgans, Wilde eend, en Meerkoet.

Uit jurisprudentie komt naar voren dat in situaties dat er meerdere N2000-doelsoorten blijvend verstoord zullen worden, waarbij het niet duidelijk is of het een significante verstoring betreft, de verstoring van alle soorten gezamenlijk toch als significant beschouwd moet worden.

Indien de effecten van het deelgebied Middelpaathaven en deelgebied Springersdiep in samenhang beschouwd worden, is het duidelijk dat het argument, vermeld in de PB (o.a. pa-

gina 138, 140, 142, 143), dat doelsoorten die door de realisatie van Brouwerseiland verstoord worden wel kunnen uitwijken naar elders, niet juist is voor het westelijke gedeelte van de Grevelingen.

Het gedeelte bij de Springersdiephaven vormt thans nog, naast de Middelpaathaven, het enige rustige deelgebied in het westelijke gedeelte van de Grevelingen. Dus, het dichtst bij gelegen vluchtgebied voor vogels die in of nabij de Middelpaathaven verstoord worden. Het gedeelte ten zuiden van de Springersdiephaven tot aan Marina Port Zélande wordt gevormd door een aangewezen gebied voor raceboten en waterscooters.

## 2. Grevelingen, optische verstoring door recreatievaart

Ten onrechte wordt in paragraaf 6.3.5, pagina 168, gesteld dat na realisatie van Brouwerseiland door optische verstoring door vaarrecreatie van kwantificerende vogelsoorten de kwaliteit van de Grevelingen, in het bijzonder het gedeelte ten zuiden van de Kabbelaarsbank, niet geschaad zou worden. Dit, omdat hier nu ook al vaarrecreatie plaatsvindt.

Echter, de huidige vaarrecreatie is hier thans erg extensief, en staat niet in verhouding tot een veel intensiever vaarrecreatie in dit deelgebied als er een grote jachthaven met 350 ligplaatsen aan de Brouwersdam aangelegd zou worden. De mate van verstoring van kwantificerende vogelsoorten zal hier dan ook sterk gaan toenemen. Bovendien zal door de toegenomen vaarintensiteit, met laverende zeilboten, ook de breedte van de scheepvaart-stroom toenemen. Dus, de oppervlakte verstoord gebied zal groter worden.

Ook buiten het zomerhalfjaar zal hier recreatievaart gaan plaatsvinden, hetgeen nu nauwelijks voorkomt. De personen die een huis met een vaste ligplaats in Brouwerseiland kopen zullen kapitaalkrachtig en in de meeste gevallen ouder, 55plus, zijn. Dit betekent dat in veel gevallen hun schip een grote motorboot, met verwarming, zal zijn, waarmee ook goed buiten de zomermaanden gevaren kan worden.

Zoals aangegeven in het N2000 beheerplan voor de Grevelingen 2016-2022 is ten zuiden van de Kabbelaarsbank een groot winterrustgebied voor kwantificerende vogelsoorten aangewezen. Dit rustgebied zal telkens sterk verstoord worden als dit doorkruist wordt door een schip dat van of naar Brouwerseiland vaart.

## 3. Grevelingen, mitigerende maatregelen

In de PB wordt gesteld, op pagina 14, 'Om effecten van aanleg/of gebruik van Brouwerseiland op vooral watervogels te verkleinen of te voorkomen worden mitigerende maatregelen getroffen. Bij de beoordeling van de effecten op de Grevelingen is rekening gehouden met de effecten van deze maatregelen.'

Echter, uit jarenlange ervaring met dergelijke recreatieve projecten weten wij dat dergelijk maatregelen niet succesvol zijn. Ze kunnen niet beschouwd worden als harde, structurele

maatregelen die negatieve natuureffecten van het bouwproject in kwestie opheffen of verzachten. Ze kunnen daarom geen rol spelen bij de beoordeling van effecten in de onderhavige PB.

In het algemeen doen projectontwikkelaars tijdens de procedurele voorbereiding voor een bouwproject regelmatig toezeggingen en beloftes over mitigerende maatregelen. Ook al worden daarbij schriftelijke overeenkomsten toegepast, ondertekend door betrokken partijen; in de praktijk komt er van de toezeggingen, zeker na één of twee jaar, niets terecht.

Een projectontwikkelaar voert het project uit, verkoopt het en is niet meer aanspreekbaar op gemaakte afspraken. Toezicht, handhaving en verbaliserend optreden, noodzakelijk om de gemaakte beloftes in stand te houden is onmogelijk. Daarvoor is de parkbeheerder niet uitgerust, en wil daar ook niet aan beginnen om strijd met huiseigenaren of -gebruikers te voorkomen.

Op pagina 175 worden de voorgestelde mitigerende maatregelen samengevat. We zetten daar enkele kanttekeningen bij:

- Verbod in- en uitvaart oostelijke vaaropening in de winter. Dit is niet handhaafbaar. Zo zullen booteigenaren waarvoor het gebruik van de andere opening lastig is, bijvoorbeeld door de locatie van hun vaste ligplaats en/of de omvang van hun boot, zich niets van deze regel aantrekken.
- Verbod om 's winters tussen de eilanden in het vakantiepark te varen. Niet houdbaar; zie het voorgaande punt.
- Ballenlijnen bij de Brouwerssluis. Over dit gebied heeft Brouwerseiland B.V. geen zeggenschap. Voorafgaande aan een eventuele verlening van een Wnb-vergunning dient voor dit voorstel met Rijkswaterstaat en mogelijk Staatsbosbeheer een vergunningverlening voor aanleg, beheer, onderhoud, keuring, veiligheid en eventuele schadeclaims geregeld te zijn.
- 1 ha aan grasstroken aan de oostkant van Brouwerseiland voor meerkoeten, met een hondenaanlijngesbod tussen 1 november en 31 maart. Deze zogenaamde 'natuuroever' is vreemd genoeg ook al bestemd als 'surfoever', zoals aangegeven in het concept bestemmingsplan Brouwerseiland. Surfers zijn het gehele jaar bij de surfbaai aanwezig, zoals ook aangegeven in de PB. Er is sprake van een onmogelijk functiecombinatie.

Overigens, deze grasoever zal zowel voor herbivore vogels als voor surfers niet bruikbaar zijn. Bij gebrek aan andere locaties in het vakantiepark zal deze oeverzone een intensief gebruikt hondenuitlaatgebied worden, met veel hondenpoep. Uit ervaring met natuurgebieden weten we dat, ook al staan er veel borden met de tekst 'honden aangelijnd', loslopende honden een groot, toenemend probleem vormen. Veel hondeneigenaren zijn niet aan te spreken op het aanlijnen van hun hond, hetgeen met agressie gepaard kan gaan.

#### 4. Voordelta, verstoring zeehonden

In de PB wordt in paragraaf 6.1.2, vanaf pagina 126, gesteld dat het zandtransport voor Brouwerseiland in de Voordelta geen probleem zal vormen voor rustende en zogende gewone en grijze zeehonden. Dit, omdat de Middelplaat, één van de belangrijkste zeehondenleefgebieden van Zuidwest Nederland, op 400 m afstand door de zandschepen gepasseerd zal worden. Deze aanname zou mede ondersteund worden door conclusies van een literatuurstudie naar zeehondenverstoring samengevat in een rapport van 6 april 2020 opgesteld door adviesbureau Tauw, zijnde bijlage 11 bij de PB.

Echter, om meerdere redenen kan op basis van deze aanname voor dit punt geen Wnb-vergunning voor het project Brouwerseiland verleend worden.

Ten eerste gelden de volgende bepalingen voor scheepvaart in de Voordelta, vastgelegd in het N2000 beheerplan Voordelta 2015 – 2021:

- De minimaal aan te houden afstand voor zandschepen tot de buitengrens van een aangewezen rustgebied voor zeehonden, hetgeen de Middelplaat is, is 1200 m.
- Indien pups van de gewone zeehond in een rustgebied aanwezig zijn, in de periode *mei – juli*, moet een groter afstand dan 1200 m aangehouden worden.

Deze formele bepalingen komen ten onrechte niet in de PB aan de orde. Deze zeehondenbeschermingsmaatregelen gelden ook voor de N2000-Deltawateren. In de loop van de jaren zijn deze bepalingen regelmatig bekrachtigd middels verleende Nbw-vergunningen en jurisprudentie.

Voorbeeld 1. In een op 12 december 2016 door het Ministerie van Economische Zaken verleende Nbw-vergunning aan de Vereniging van Importeurs van Schelpdieren te Nootdorp voor het verwateren van Deense mosselen in de Oosterschelde is één van de voorschriften: ‘. . . groepen vogels mogen niet dichterbij dan tot een afstand van 500 m benaderd worden (*ook een belangrijk punt voor het onderhavige project, waar we hier niet verder op ingaan*) en zeehonden niet dichterbij dan tot een afstand van 1500 m.’

Voorbeeld 2. In een uitspraak van de Afdeling, van de Raad van State, van 11 juli 2018 aangaande het beroep dat de Vereniging van Beroepsvissers had ingediend tegen het vaststellen van het N2000-beheerplan Deltawateren (ECLI:NL:RVS:2018:2314) wordt gesteld: ‘. . . Om de kwaliteit van het leefgebied te vergroten acht de minister het verzeke- ren van de rust van met name jonge zeehonden van belang. Hiervoor is in het beheer- plan een afstand opgenomen van 1200 m die moet worden aangehouden voor rustende zeehonden.’

Een verstoringsafstand van 1200 m, de basis vormend voor de voorschriften van zowel het vigerende N2000 beheerplan Deltawateren als het vigerende N2000 beheerplan Voordelta, is voornamelijk gebaseerd op het tot nu toe enige, gericht uitgevoerde verstoringsonderzoek in Nederland: *Brasseur, S.H.J.M. en Reijnders, P.J.H., 1994. Invloed van verstoringsbronnen op het gedrag en habitatgebruik van gewone zeehonden: consequenties voor inrichting van het gebied. INB-rapport 113.*

In de jaren na deze publicatie zijn er een aantal rapporten gepubliceerd over incidentele waarnemingen bij vaste zeehondenrustgebieden.

Ten tweede komt uit goed uitgevoerd literatuuronderzoek naar publicaties over zeehondenverstoring naar voren dat nog steeds van een minimale verstoringafstand van 1200 m uitgegaan moet worden. Bij zo'n degelijk literatuuronderzoek dient het voorzorgbeginsel, zoals vastgelegd in de Nbw en Wnb, voorop te staan bij de interpretatie van data en conclusies. Dus, voor activiteiten, scheepvaartbewegingen, die bij zeehondenrustgebieden plaatsvinden dient een grote veiligheidsmarge voor onverwachte ontwikkelingen, bijvoorbeeld sterke wind, stroming of technische problemen, ingecalculeerd te worden. Worst case scenario's dienen altijd het uitgangspunt te vormen.

Voor de voorgaande beroepsprocedure tegen Brouwerseiland hebben de onderhavige natuurorganisaties ecologisch advies Buro Bakker verzocht het volgende rapport op te stellen:

*Buro Bakker, 7 augustus 2018 'Contra-expertise Brouwerseiland, aanvulling.* Bij punt 2.2.2 van dit rapport is een analyse van literatuurgegevens over zeehondenverstoring samengevat. De conclusie daarbij is dat, het zekere voor het onzekere nemend, uitgegaan moet blijven worden van 1200 m.

In dit rapport van Buro Bakker wordt tevens vastgesteld dat voor de verstoring van zwemmende en vissende zeehonden door onderwatergeluid veroorzaakt door een scheepsmotor, uitgegaan moet worden van een minimale verstoringafstand van 1700 m. Zwemmende en vissende zeehonden zijn in hoge dichtheden rond het rustgebied Middelplaat aanwezig.

Met andere woorden, uitgaande van de Middelplaat als optimaal functionerend zeehondenrustgebied, wetende dat andere zeehondenrustgebieden in de Voordelta de laatste jaren in toenemende mate verstoord worden, schepen moeten 1700 m afstand houden tot de Middelplaat.

Ten onrechte wordt in de onderhavige literatuurstudie van Tauw gesteld dat een aan te houden verstoringafstand voor zeehondenrustgebieden van 400 m, 3x kleiner dan de voorgeschreven afstand, geen probleem vormt. In deze studie is selectief gebruik gemaakt van literatuurbronnen, en selectief gebruik gemaakt van data en conclusies. Dit is geen wetenschappelijk verantwoorde werkwijze, en is daarom ondeugdelijk.

Zo wordt onder andere de hiervoor vermelde publicatie van Brasseur en Reijnders, de Nederlandse maatstaf vormend voor zeehonden-beschermingsmaatregelen, genegeerd. Evenzo worden bevindingen van wel opgenomen studies genegeerd. Zo wordt bijvoorbeeld in de publicatie, ook opgenomen in de studie van Buro Bakker, van *Didderen, K., Bouma, S. en Lengkeek, W., 2012. Reacties van zeehonden op menselijke activiteiten. Waarnemingen op de Hooge Platen en de Middelplaat. Bureau Waardenburg bv., rapportnummer 12-006.* gesteld; '... een op 700 m langsvarende boot van Rijkswaterstaat op 12 november had tot gevolg dat een groot deel van de daar liggende zeehonden, 110 van de 172, het water in vluchtte.' Een dergelijke constatering paste niet in de 'gelegenheids-redenatie', en is daarom genegeerd in de onderhavige Tauw-studie.

In diverse literatuurstudies over zeehondenverstoring wordt aangegeven dat verstoring van zeehonden plaats en tijdsgebonden is. Zowel gewone als grijze zeehonden zijn extra gevoelig



voor verstoring voorafgaande aan en tijdens de kraamperiode, voor de gewone zeehond april, mei – juli, en de verharingsperiode, voor de gewone zeehond augustus-september. Ten onrechte wordt in de Tauw-studie gesteld dat zeehonden tijdens de zoogperiode minder verstoring gevoelig zouden zijn.

Door Tauw zijn in september – oktober 2019 waarnemingen verricht, 12x, naar de effecten van een toen uitgevoerde strandsuppletie bij Renesse. De conclusie van dit veldonderzoek is dat er geen verstoring van zeehonden ten gevolge van de langsvarende zandschepen plaats vond. Door ondergetekende Buth, ecooloog zijnde, zijn in die tijd, en ook tijdens een in 2016 uitgevoerde strandsuppletie, enkele veldwaarnemingen uitgevoerd. Daarbij constateerde hij dat incidenteel wel groepen zeehonden het water in vluchtten. Dat gebeurde voornamelijk bij slechtere weersomstandigheden, waardoor het zandschip een andere koers voer, of, voor uren en soms dagen in de luwte van de Middelpaat voor anker ging.

Een dergelijke ontwikkeling wordt overigens ook in de Tauw-studie op pagina 25 aangegeven; 'In Fase 2, . . . is het aantal zeehonden op de Middelpaat lager geworden dan in de periode ervoor. Dit begon op 27 september 2019 toen één van de hoppers vlak bij de Middelpaat voor anker ging liggen.'

Uitgaan van dergelijke 'onregelmatigheden', een worst case scenario, dient een primair criterium te zijn bij een vergunningverlening voor zandtransporten in de Voordelta. Ook in dit verband blijft 1200 m een veilige afstand.

Overigens, veldwaarnemingen gedaan in september-oktober kunnen niet als representatief beschouwd worden voor de periode april-mei.

Gezien de aard van het onderhavige project, zoals hiervoor samengevat bij punt II.3, geen groot maatschappelijk belang dienend en in strijd met huidige r.o.-wetgeving voor de kust, dient ook wat betreft zeehondenbescherming extra terughoudend omgegaan te worden met het eventueel verlenen van een Wnb-vergunning.

Een dergelijke vergunning zal bovendien een gevaarlijk precedent creëren. In principe moet dan voor elke activiteit of project waarvoor vlak langs zeehondenrustgebieden in de Delta-wateren en de Voordelta gevaren moet worden een Wnb-vergunning verleend worden.

Een andere gevolg van de verlening van een Wnb-vergunning voor Brouwerseiland zal zijn dat hierdoor het, sterk versturende, 'zeehonden-toerisme' middels motorbootjes die dicht tegen de rand van de Middelpaat varen en/of gaan liggen, gestimuleerd wordt. Deze vorm van recreatie vindt hier jaarlijks in toenemend mate plaats. Indien grote schepen vrijbrief krijgen om vlak langs de Middelpaat te varen, binnen de formele begrenzing van het rustgebied, dan zullen kleine motorboten dat zeker ook gaan doen. Bekend is, zoals blijkt uit de jaarlijkse rapportage over toezicht en handhaving in de Voordelta, dat toezichthouders de toenemende mate van verstoring in de N2000-gebied niet kunnen keren.

## 5. Conclusie overige effecten

Alhoewel wij niet uitgebreid, en niet op alle onderdelen, zijn ingegaan op overige N2000-aspecten buiten stikstofemissie, blijkt dat de PB voor meerdere punten ondeugdelijk is. Zowel tijdens de aanlegfase, als tijdens de gebruiksfase zal significante aantasting van N2000-doelsoorten plaatsvinden. Ook hierdoor zal de verlening van een Wnb-vergunning voor het project Brouwerseiland niet mogelijk zijn.