

Laat de kust met rust

HENK WIJKHUISEN

Projectontwikkelaars hebben de overgangszone van land en zee ontdekt als panacee voor alle problemen. Wie geen ruimte meer heeft op het vaste land, kan altijd nog de zee in met woningbouw, een luchthaven en zelfs met nieuwe natuur. Technisch is het geen probleem en het is de uitdaging voor de Nederlandse waterbouwers nu de Deltawerken zijn afgerond.

Een uitbreiding aan de kust is niet nieuw. Bij de realisatie van de Maasvlakte bij Rotterdam ging men voor het eerst op grote schaal zeewaarts. De prijs die de natuur moest betalen was hoog. Het natuurgebied De Beer verdween onder opgestoken zand. Door dit Rotterdams succes aangestoken, wilde Amsterdam z'n eigen Europoort. Jarenlang werd gesteggeld over een Voorhaven bij IJmuiden. Tot diep in de duinen werden havens en industrie gepland. Het liep met een sisser af. Een kenmerk van al die megalomane plannen is dat ze nooit meer van de politieke agenda verdwijnen. Binnen een cyclus van zo'n tien jaar wordt een plan weer uit de ijskast gehaald en geactualiseerd naar de eisen des tijds. Actualisering betekent vrijwel altijd meer ruimte voor economische ontwikkelingen. om de milieujongens (m/v) tevreden te stellen valt er altijd wel een positief milieuverhaal aan te koppelen. Economische ontwikkelingen blijken zelden slecht voor het milieu. Integendeel, nieuw land in zee, industrie en een nieuwe luchthaven blijken goed voor het milieu. Bovendien hoort bij alle plannen het obligate stukje natuurontwikkeling.

Nieuw-Holland

Begin jaren tachtig ventileerde een gedeputeerde van Zuid-Holland ideeën voor uitbreiding van land in zee tussen Hoek van Holland en Den Haag. Het Plan Waterman was geboren. Vorig jaar werd dit plan weer ontdekt en geactualiseerd. Er zou een stad moeten verrijzen van krap 100.000 inwoners, met ruimte voor recreatie, industrie en agribusiness. Het oorspronkelijke Plan

Waterman had nog ruim 500 ha. natuurontwikkeling. In het nieuwe plan, van ene Ashok Bhalotra, is de natuur zoek geraakt.

Voor de aangrenzende duinen heeft zo'n plan de-astreuze gevolgen. het Westduinpark, Solleveld en de Kapittelduinen komen volledig geïsoleerd van de zee te liggen. Die zee zorgt in de buitenduinen voor de nodige dynamiek. Zoute zeewind is een noodzakelijke voorwaarde voor de ecologie van de buitenduinen.

Deze duingebieden zijn vanwege hun grote ecologische waarde tot beschermd natuurmonument verklaard. Dit betekent dat in én rond zo'n gebied zonder vergunning geen activiteiten mogen plaatsvinden die het gebied schaden.

De eventuele realisatie van Nieuw-Holland wordt de toetssteen van de "hardheid" van de Natuurbeschermingswet. Dit instrument biedt momenteel de beste bescherming die een natuurgebied zich kan wensen. Indien een kustlocatie tussen Hoek van Holland en Den Haag óók op grond van de Natuurbeschermingswet zou worden toegestaan, is een precedent geschapen dat een bres slaat in de wettelijke mogelijkheden om natuur in ons land te beschermen.

Maasvlakte II

De discussie omtrent uitbreiding van de Maasvlakte is in volle gang. Dit geeft aan dat uitbreidingsplannen onderdeel zijn van een cyclisch proces. Er is in ons land een wetmatigheid dat een éénmaal gerealiseerde uitbreiding van woningbouw, havenactiviteit of industrie binnen afzienbare tijd wordt gevolgd door (plannen voor) uitbreiding. Politieke uitspraken, als zou sprake zijn van een finaal plan, hebben een beperkte houdbaarheid van maximaal vier jaar; de duur van een gekozen bestuursorgaan. In de praktijk blijkt dat noch de gemeentelijke- en provinciale overheden, noch de Raad van State veel waarde hechten aan politieke beloften. Ontwikkelingen worden in de regel getoetst aan de actualiteit en die houdt altijd verband met gebrek aan ruimte en behoefte aan economische ontwikkeling.

Voor de Maasvlakte II worden inmiddels verkennende studies verricht binnen een zogenaamde "nut- en noodzaakdiscussie". Voor de duinen van Voorne heeft een tweede Maasvlakte grote gevolgen. De eerste Maasvlakte resulteerde al in verlies aan dynamiek in het noordelijke deel van Voorne Duin. Bovendien wordt de skyline ernstig aangetaast, doordat de bezoeker zicht krijgt op industrie. Binnen de realisatie van de Maasvlakte II wordt overigens wel rekening gehouden met de komst van 750 hectare natuur, maar dit kan en mag nooit een vervanging worden voor de Duinen van Voorne.

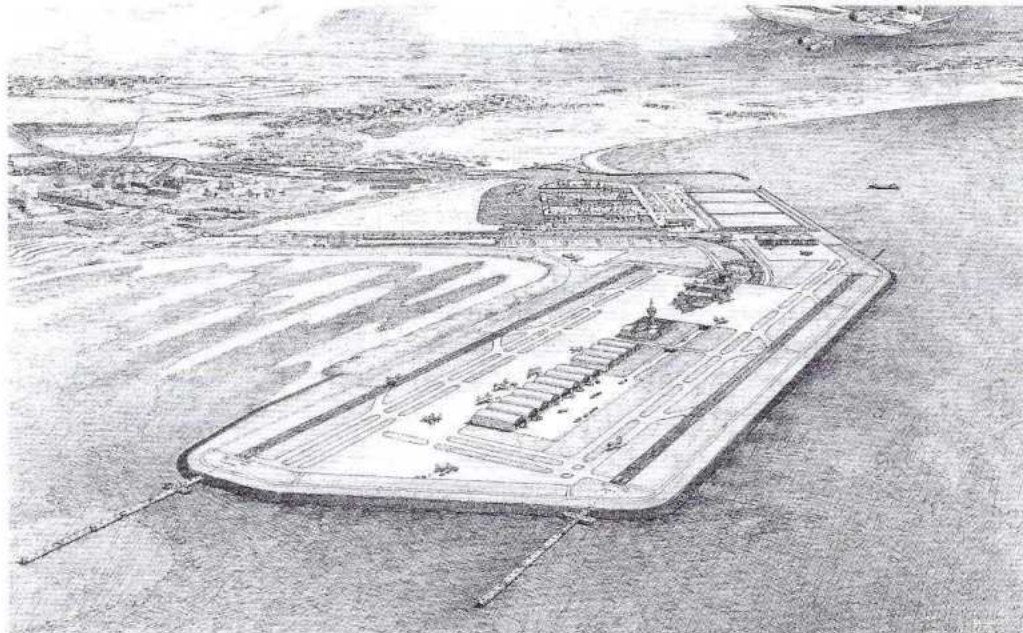
Schiphol-IJpoort

De laatste loot aan de boom van zeewaartse plannen is een vliegveld in zee ter hoogte van Wijk aan Zee/IJmuiden. De plannen komen van bagger-

Nu kan men nog genieten van een wijds uitzicht bij de Kwade Hoek op Goeree. Met de komst van Maasvlakte II zal de horizon bepaald worden door schoorstenen en industrie (foto: Henk Wijkhuisen)



De natuur en leefbaarheid van de IJmond hollen in kwaliteit achteruit met de realisatie van Schiphol-IJpoort (tekening Boskalis, Lievense, Lenoir).



bedrijf Boskalis en ingenieursbureau Lievense. Op zo'n twee tot vier kilometer uit de kust zou een groot eiland moeten verrijzen waarop twee start- en landingsbanen zijn geprojecteerd. Hiermee zou Schiphol ontlast worden en een vijfde baan niet meer noodzakelijk zijn. Via een rechtstreekse verbinding, deels onder de grond, zou Schiphol-IJpoort aan Schiphol worden gekoppeld. Opmerkelijk is dat de tekening van Schiphol-IJpoort (zie hierboven) suggereert dat het plan tevens alle huidige problemen oplost in het Amsterdam-Noordzeekanaalgebied. Zo geldt de Noordpier al langer als potentiële locatie voor baggerslibberging en nu wordt in de plannen van Boskalis c.s. ruimte gemaakt voor de berging van bagger. Aan de vraag naar havenfaciliteiten wordt voldaan door aan de Noordpier alsnog een Voorhaven te laten verschijnen. Kortom: Schiphol-IJpoort als oplossing voor alle problemen. Vanzelfsprekend is ook hier aan de natuur gedacht. Tussen het vasteland en het vliegveld zou een soort lagune moeten komen. Verder is men van mening dat het woon- en leefklimaat niet wordt aangetast en vanwege de ondergrondse verbinding ook geen natuurgebieden worden vernietigd. Het klinkt eigenlijk te mooi om waar te zijn en een gezond wantrouwen is dus noodzakelijk. Wie nu in het Nationaal Park Zuid-Kennemerland

loopt, wordt soms al dol van de aan- en uitvliegende vliegtuigen. Dit samen met de herrie van het circuit van Zandvoort, maakt de status stiltegebied niets meer dan een papieren tijger. Met de komst van nog een vliegveld op enkele kilometers van het natuurgebied, is het Nationaal Park alleen nog aantrekkelijk voor doven en slechtzienden. En dit geldt ook voor het ten noorden van het Noordzeekanaal gelegen Noordhollands Duinreservaat.

Gebrek aan beleid en waardering

De planvorming langs de kust gaat maar door: Woningbouw in zee bij Den Helder (Port Poseidon), een maritieme jachthaven bij IJmuiden, een andere bij Katwijk, een Derde Haven bij IJmuiden, Nieuw-Holland, Maasvlakte II. De hamvraag is: Hoe is het toch mogelijk dat er zoveel plannen worden ontvouwd op het grensgebied tussen land en zee?

Naar de mening van Stichting Duinbehoud ontbreekt het in de huidige beleidsvoornemens, nota's en instrumentaria aan een gedegen ruimtelijk-visueel beleid voor de overgangszone zee-land. Ook het Structuurschema Groene Ruimte biedt geen steun. De Noordzee is in dit schema op de kaart ondergebracht binnen de Ecologische Hoofdstructuur, maar er zijn geen richtinggevend beleidsuitspraken terug te vinden.

De Noordzee wordt zelden als ecosysteem en natuurgebied gezien, terwijl het die status al heeft. De Noordzee blijkt vooral een wijds, vogelvrij gebied te zijn, waar men plannen op los laat zonder na te denken over de gevolgen voor zee en achterland.

Door gebrekkige instrumentaria en de onderwaardering voor de zee als ecosysteem en natuurgebied ligt het voor de hand dat alle oplossingen westwaarts gaan.

Voor de zee en achterliggende duinen zijn de meeste kustplannen funest, maar ook de liefhebber van rust en ruimte ondervindt grote hinder. Het verder dichtbouwen van de kust leidt tot een aanzienlijke vermindering van de recreatieve kwaliteit. Kortom, zowel voor natuur als recreant geldt: Laat de kust met rust!

Spontane natuurontwikkeling bij IJmuiden moest wijken voor de aanleg van een jachthaven en in de toekomst een Derde Haven (foto: Henk Wijkhuizen)

