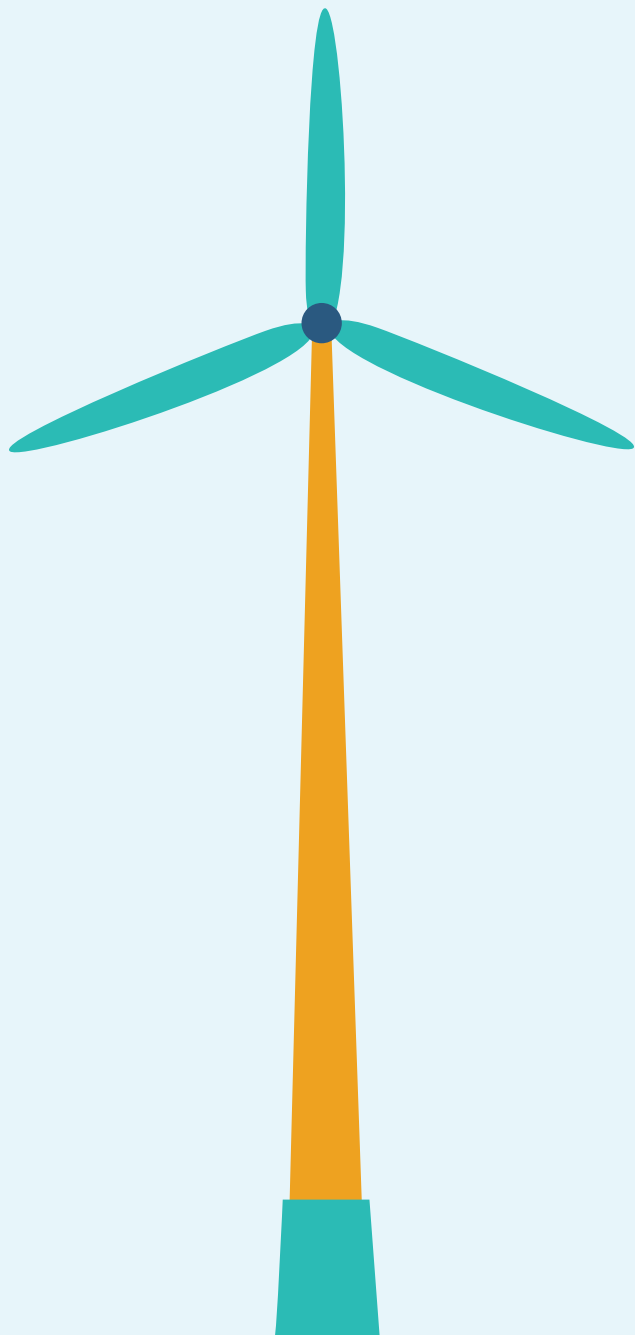


INTEGRALE RAPPORTAGE VISIE EN VERTROUWEN

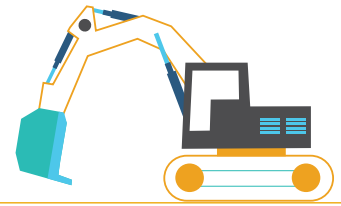


AFSPRAKENKADER
BORGING PROJECT
MAINPORTONTWIKKELING
ROTTERDAM

OKTOBER 2016



INHOUDSOPGAVE



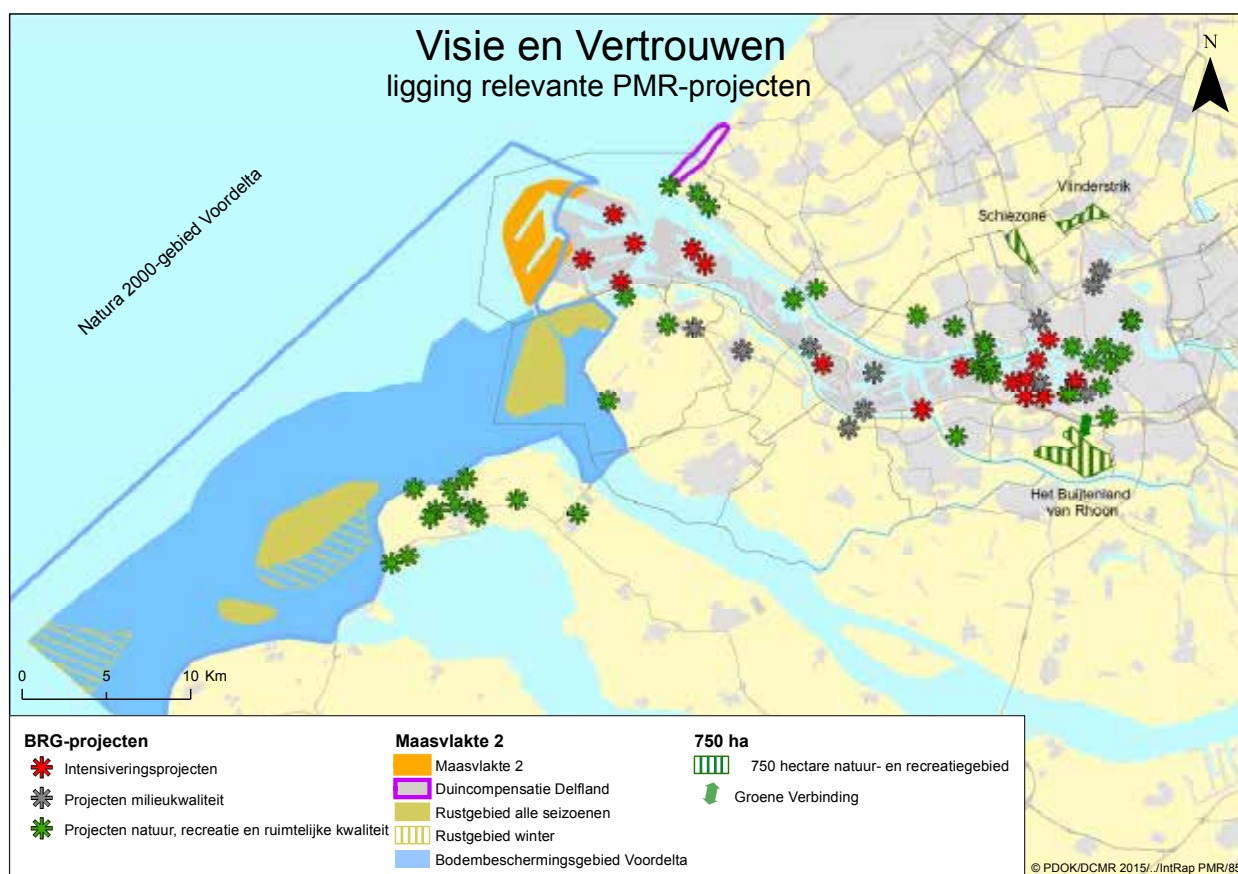
| | |
|--|----------|
| Voortgangstabel: samenvatting van de resultaten | 4 |
| 1 Inleiding | 6 |
| 2 Uitvoerings- en rapportagestructuur | 10 |
| 3 Thema Landaanwinning aanleg Maasvlakte 2 Infobladen Aanleg | 16 18 |
| 4 Thema Bestemming Maasvlakte 2 Infobladen Bestemming | 22 26 |
| 5 Thema Natuurcompensatie Infobladen Natuurcompensatie | 42 48 |
| 6 Thema 750 hectare nieuwe natuur en recreatie Infobladen 750 hectare | 54 58 |
| 7 Thema Bestaand Rotterdams Gebied Infobladen BRG | 66 70 |
| Overzicht van te raadplegen bronnen voor het verkrijgen van nadere details per infoblad | 77 |

VOORTGANGSTABEL: SAMENVATTING VAN DE RESULTATEN



Hiernaast vindt u een schema met daarin, per afspraak uit het Convenant Visie en Vertrouwen, een oordeel over proces en inhoud. Dit wordt gevisualiseerd in de vorm van een volle of minder gevulde batterij. De afspraken zijn gegroepeerd naar thema. Het schema maakt in één oogopslag duidelijk welke thema's volgens planning lopen en op welke thema's de voortgang

achterblijft. Waar de afspraak gerealiseerd is, geeft het schema waar mogelijk een oordeel over het resultaat en de maatschappelijke meerwaarde. De beoordeling is bepaald door de Redactiegroep Integrale Rapportage, in overleg met de verantwoordelijke overheidspartijen. In de hoofdstukken hierna wordt in meer detail ingegaan op de beoordeling.



Figuur 1. Ligging PMR-projecten.

Legenda proces

| | |
|---|--|
| Op koers | |
| Licht vertraagd | |
| Niet op koers | |
| Geen oordeel mogelijk | |
| Afgerond | |
| Vervallen | |
| Scoort lager t.o.v. vorige Integrale Rapportage | |

Legenda inhoud

| | |
|---|--|
| Voldoet | |
| Voldoet niet geheel | |
| Voldoet niet | |
| Geen oordeel mogelijk | |
| Afgerond | |
| Vervallen | |
| Scoort hoger t.o.v. vorige Integrale Rapportage | |

2016

Thema A. Landaanwinning

Afspraak

| | Punt | Proces | Inhoud |
|-------------------|------|--------|--------|
| Feitelijke aanleg | 1 | | |
| Duurzame aanleg | 2 | | |

Thema B. Bestemming

Afspraak

| | Punt | Proces | Inhoud |
|--|------|--------|--------|
| Stepping stones voor natuur op Maasvlakte 1 worden gehandhaafd | 10 | | |
| Maximaal 35% van de containers gaat over de weg | 11 | | |
| Strand is bereikbaar met openbaar vervoer | 13 | | |
| Optimaliseren doorstroming A15 | 15 | | |
| Maasvlakte 2 voldoet aan luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer | 16 | | |
| Geluid van industriële activiteiten blijft binnen de 50 dB(A) geluidszone van Maasvlakte 2 | 18 | | |
| Geluid van weg- en spoorverkeer bij geluidsgevoelige objecten op Maasvlakte 2 binnen voorkeursgrenswaarden | 19 | | |
| Externe veiligheid wordt zoveel mogelijk gewaarborgd | 20 | | |
| Waterkwaliteit wordt beschermd | 22 | | |

Thema C: Natuurcompensatie

Afspraak

| | Punt | Proces | Inhoud |
|--|------|--------|--------|
| Behoud en herstel van habitatype H1110B in een bodembeschermingsgebied en drie rustgebieden binnen het Natura 2000-gebied/Voordelta. | 24 | | |
| Terugbrengen/handhaven vogelsoorten en aantallen door realisatie van een bodembeschermingsgebied en drie rustgebieden in de Voordelta. | 25 | | |
| Duincompensatie: realisatie 9,8 ha open duin (H2130) | 26 | | |
| Duincompensatie: realisatie 6,1 ha natte duinvallei (H2190) | 27 | | |

Thema D. 750 ha nieuwe natuur en recreatie

Afspraak

| | Punt | Proces | Inhoud |
|----------------------|------|--------|--------|
| Buitenland van Rhoon | 28 | | |
| Vlinderstrik | 29 | | |
| Schiezone | 30 | | |
| Groene Verbinding | 31 | | |

Thema E. Bestaand Rotterdams Gebied

Afspraak

| | Punt | Proces | Inhoud |
|---------------------------|-------|--------|--------|
| Intensiveringsprojecten | 32 | | |
| Milieuqualiteitsprojecten | 33 | | |
| Ruimteprojecten | 34&35 | | |

1 INLEIDING

In deze zevende editie van de *Integrale Rapportage Visie en Vertrouwen* staan de voortgang en de resultaten beschreven van de afspraken uit het *Convenant Visie en Vertrouwen; Afsprakenkader Borging Project Mainportontwikkeling Rotterdam*. Aan de hand van deze *Integrale Rapportage* bespreken de partijen die het convenant op 15 mei 2008 hebben ondertekend, jaarlijks de voortgang.

HISTORIE

De Nederlandse overheid wil de mondiale positie van mainport Rotterdam versterken door het ruimtetekort voor haven en industrie in het Rotterdamse havengebied op te lossen. Daarom heeft ze besloten een nieuw havengebied aan te leggen: Maasvlakte 2. Tegelijkertijd constateerde de overheid dat de kwaliteit van de leefomgeving rond de haven om aandacht blijft vragen. In de regio Rijnmond, met ruim één miljoen inwoners, zijn de gevolgen van een intensief benut haven- en industriegebied duidelijk merkbaar, vooral in de vorm van stof, geurhinder, lawaai en uitstoot van PM_{10} en NO_x . Ook het aanbod en de kwaliteit van natuur- en recreatiegebieden zijn van belang. De regio herbergt natuurwaarden van internationale betekenis. Denk daarbij aan de duinen van Voorne en de Voordelta.

Om een kwaliteitsimpuls voor zowel economie als leefomgeving te realiseren, is het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) opgezet. PMR heeft de volgende doelen: versteviging van de concurrentiepositie van de Rotterdamse haven, duurzaam ruimtegebruik, verbetering van het leefklimaat in de regio, vermindering van de milieubelasting en versterking van de natuurwaarden in de Voordelta. Deze focus op economie én leefbaarheid wordt de dubbeldoelstelling genoemd.



PMR bestaat uit drie deelprojecten, die onlosmakelijk met elkaar zijn verbonden:

- aanleg van Maasvlakte 2 en bijbehorende natuurcompensatie;
- ontwikkeling van 750 hectare natuur- en recreatiegebied;
- verbetering van Bestaand Rotterdams Gebied (BRG).

De basis voor PMR ligt in de Planologische kernbeslissing PMR (PKB PMR), die eind 2006 in werking is getreden.

BOUWEN AAN VERTROUWEN: CONVENANT VISIE EN VERTROUWEN

Tijdens het uitwerken van PMR spraken gemeenten, individuele burgers en maatschappelijke organisaties hun zorgen uit over de mogelijk grote effecten van de toekomstige Maasvlakte 2 op leefbaarheid, milieu en natuur in de regio. Veel partijen pleitten voor het bewaken van het evenwicht tussen economische belangen en leefbaarheid, zowel bij de aanleg van Maasvlakte 2 als tijdens het gebruik in de jaren daarna. Daar is het *Convenant Visie en Vertrouwen* voor opgesteld. Dit convenant bouwde voort op het *Convenant Visie en Durf*, dat in 2000 werd gesloten tussen de gemeente Rotterdam, de vereniging Natuurmonumenten, de stichting Natuur en Milieu en Consept.¹

¹ Consept was een samenwerkingsverband van zeven natuur- en milieuorganisaties in Zuid-Holland

CONVENANTONDERTEKENAARS HEBBEN AFGESPROKEN DAT ZIJ MET ELKAAR IN GESPREK ZULLEN BLIJVEN, OOK OP DE LANGERE TERMIJN



Het Convenant Visie en Vertrouwen is ondertekend door een brede groep belanghebbenden: de Ministeries van V&W, VROM (samen nu het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, IenM) en LNV (nu het Ministerie van Economische Zaken, EZ), de provincie Zuid-Holland, de gemeente Rotterdam, de (toenmalige) stadsregio Rotterdam, de Milieufederatie Zuid-Holland (nu de Natuur- en Milieufederatie Zuid-Holland), de vereniging Natuurmonumenten, de stichting het Zuid-Hollands Landschap, de Stichting Duinbehoud, Deltalinqs, VNO-NCW en het Havenbedrijf Rotterdam.

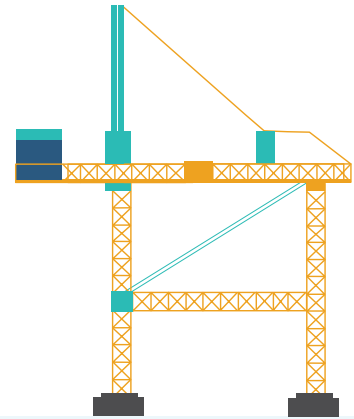
Het Convenant Visie en Vertrouwen bewaakt de dubbeldoelstelling van PMR en de voortgang en samenhang van de deelprojecten. Kern van het convenant is een reeks van 35 afspraken over de drie deelprojecten (bijlage 1 van het convenant). De afspraken zijn onderverdeeld in 24 publiekrechtelijke en 11 privaatrechtelijke afspraken. De publiekrechtelijke afspraken zijn afgeleid van wettelijke besluitvormingstrajecten, zoals de Planologische kernbeslissing PMR, de vergunningen voor de aanleg van Maasvlakte 2 en het bestemmingsplan Maasvlakte 2. De privaatrechtelijke afspraken zijn aanvullende verplichtingen die Havenbedrijf Rotterdam N.V. (HbR)

binnen het convenant op zich heeft genomen. Het betreft hier deels inspanningsverplichtingen en deels resultaatverplichtingen.

DE TAFEL VAN BORGING

Het Afsprakenkader heeft een looptijd van 25 jaar, tot en met 31 december 2033. Het aanleggen en inrichten van een duurzame Maasvlakte en het uitvoeren van de benodigde compensatieprojecten vergen immers een lange adem. Dat geldt ook voor het behalen van het tweede deel van de dubbeldoelstelling: het verbeteren van de leefbaarheid, onder andere door de aanleg van 750 hectare nieuw natuur- en recreatiegebied en de uitvoering van het programma Bestaand Rotterdams Gebied. De streefdatum voor de realisatie van deze programmaonderdelen is 1 januari 2021 (vijftien jaar na het sluiten van hun uitwerkingsovereenkomsten in 2005).

Het is de eerste keer dat voor een project van deze schaal zulke langlopende afspraken zijn gemaakt met zo'n uiteenlopend scala aan belangenorganisaties. Bij het sluiten van het Convenant Visie en Vertrouwen is onderkend dat een overeenkomst voor de duur van 25 jaar risico's kent. Voorbeelden daarvan zijn: de betrokkenheid van de convenantpartijen vermindert, toegezegde acties pakken anders



uit dan voorzien en contactpersonen verdwijnen uit beeld of worden opgevolgd door mensen met andere ideeën. Om deze en andere risico's te vermijden, hebben de ondertekenaars afgesproken dat zij met elkaar in gesprek zullen blijven, ook op de langere termijn. Zij hebben een periodiek overleg tussen de convenantpartijen ingesteld, waarin voortgang en resultaten van de afspraken worden besproken. Dat overleg is de Tafel van Borging.

De Tafel van Borging staat sinds 2009 onder leiding van onafhankelijk voorzitter Sybilla Dekker. HbR faciliteert het overleg. In het convenant is vastgelegd dat de Tafel van Borging minimaal één keer per jaar bij elkaar komt. Tot nu toe is de Tafel minimaal tweemaal per jaar bij elkaar gekomen.

MONITORING EN EVALUATIE VAN HET CONVENANT

In artikel 3.3 van het Convenant Visie en Vertrouwen staat dat er vanaf 2010 periodiek wordt gerapporteerd over de voortgang en resultaten van de gemaakte afspraken. Dit artikel luidt:

'De Overheidspartijen en het Havenbedrijf zijn verantwoordelijk voor de jaarlijkse totstandkoming van een integrale rapportage, waarin op basis van de uitkomsten van de individuele monitoring- en evaluatieprogramma's een integrale analyse wordt gepresenteerd van de voortgang in het realiseren van de resultaten en effecten, bedoeld in artikel 2.2. De opdracht tot het maken van een integrale rapportage wordt gericht aan DCMR.'

Daarnaast staat in artikel 3.7 dat HbR verantwoordelijk is voor de monitoring en evaluatie van de privaatrechtelijke afspraken. HbR brengt daarover jaarlijks separaat een zogenoemde MEP+-rapportage uit, die tegelijk met de Integrale Rapportage wordt aangeboden aan de Tafel van Borging.

Tot slot is in artikel 3.4 van het convenant vastgelegd dat er regelmatig een evaluatie wordt uitgevoerd:

'Een onafhankelijk en ter zake kundig onderzoeksinstituut zal in 2014, 2017, 2020, 2025 en 2030 een PMR-brede integrale evaluatie uitvoeren op het niveau van de resultaten en effecten, bedoeld in artikel 2.2. In 2010 zal hiervoor een evaluatiesystematiek worden ontwikkeld.'

De Tafel van Borging constateerde in 2013 dat het rapportageproces rondom het convenant op orde is. Men zag op dat moment geen aanleiding om een externe evaluatie van het Convenant Visie en Vertrouwen uit te laten voeren. Wel heeft het Ministerie van IenM in 2013 door Bureau Berenschot een externe, tussentijdse evaluatie van de PKB PMR laten uitvoeren. Die is eind 2013 naar de Tweede Kamer gestuurd.

INTEGRALE RAPPORTAGE VISIE EN VERTROUWEN: VERANTWOORDING EN TRANSPARANTIE

De Integrale Rapportage Visie en Vertrouwen brengt verslag uit in hoeverre de afspraken uit het convenant worden gerealiseerd. De Integrale Rapportage maakt een discussie op hoofdlijnen aan de Tafel van Borging mogelijk, en verwijst de lezer naar onderliggende detailinformatie. De maatschappelijke organisaties kunnen op grond van deze analyse het bevoegd gezag adviseren om aanvullende of alternatieve maatregelen te nemen. In het verlengde van de bespreking aan de Tafel kunnen ook aanvullende afspraken worden gemaakt.

De Integrale Rapportage brengt verslag uit over de voortgang vanaf de ondertekening van het convenant in mei 2008.

DE INTEGRALE RAPPORTAGE MAAKT EEN DISCUSSIE OP HOOFDLIJNEN AAN DE TAFEL VAN BORGING MOGELIJK

De inhoudelijke informatie komt uit vastgestelde monitoringrapporten die zijn vrijgegeven door de bevoegde gezagen. Het peilmoment kan per afspraak verschillen, maar ligt globaal rond 1 juli 2016. Voor sommige afspraken is 1 januari 2016 als peildatum aangehouden. Belangrijke ontwikkelingen na deze peilmomenten staan beschreven in de aanbiedingsbrief bij deze rapportage.

LEESWIJZER

De Integrale Rapportage is opgezet volgens een vast stramien: na deze inleiding (hoofdstuk 1) leest u in hoofdstuk 2 een toelichting op de uitvoerings- en rapportagestructuur. De hoofdstukken 3 tot en met 7 beschrijven het bestuurlijk kader en de voortgang op hoofdlijnen van de vijf thema's uit het Afsprakenkader. Onder elk thema vallen meerdere afspraken. Elke afspraak wordt afzonderlijk toegelicht in een eigen infoblad. Deze infobladen staan na ieder themahoofdstuk.

Deze Integrale Rapportage bevat twintig infobladen met informatie over de publiekrechtelijke afspraken uit het Convenant Visie en Vertrouwen. De afspraken 18 en 19 (over geluidskwaliteit) hebben samen één infoblad, net als de afspraken 26 en 27 (over de duincompensatie Delflandse kust) en de afspraken 34 en 35 (over de ruimteprojecten binnen Bestaand Rotterdams Gebied). Als er meer cijfers over (inhoudelijke) resultaten komen, zullen deze infobladen worden gesplitst. De nummering van de infobladen loopt niet geheel door: de elf ontbrekende afspraken uit het convenant vindt u in de MEP+-rapportage.

De opzet van de infobladen is elk jaar identiek. Een deel van de informatie blijft in iedere editie van de Integrale Rapportage min of meer gelijk: achtergrond afspraak, beoogde resultaten en verantwoordelijkheden (statische informatie). De onderdelen stand van zaken en ontwikkelingen, feitelijke resultaten en conclusie en toelichting worden jaarlijks geactualiseerd (dynamische informatie).



2 UITVOERINGS- EN RAPPORTAGESTRUCTUUR

Dit hoofdstuk beschrijft hoe de zevende Integrale Rapportage Visie en Vertrouwen tot stand is gekomen en hoe het rapport past binnen de (publiekrechtelijke) rapportage- en verantwoordingsstructuur van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR).

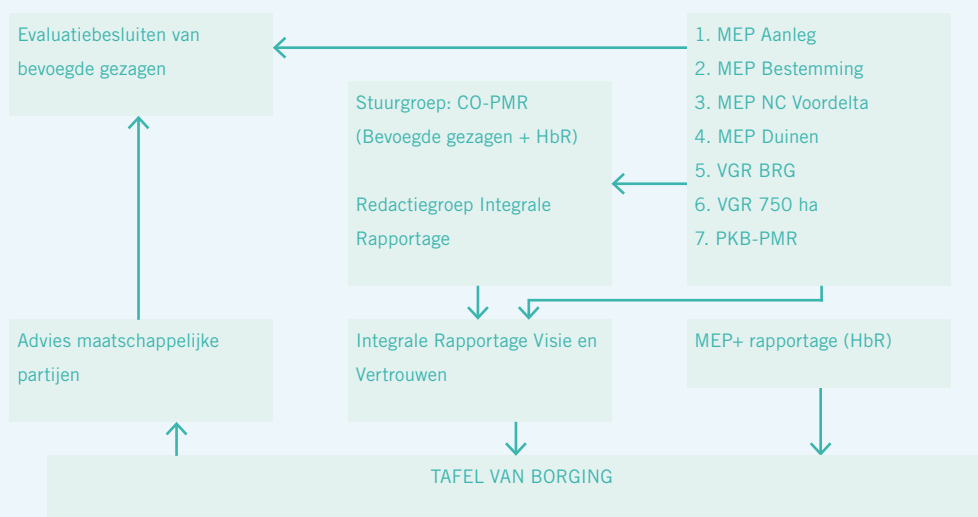
ORGANISATIE EN WERKWIJZE

Artikel 3.3 van het Afsprakenkader Visie en Vertrouwen bepaalt dat de overheidspartijen en het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor de jaarlijkse Integrale Rapportage (IR). De DCMR Milieudienst Rijnmond heeft de opdracht om de IR te maken. De IR komt tot stand onder regie van een Redactiegroep Integrale Rapportage, met daarin vertegenwoordigers van de bevoegde gezagen (de gemeente Rotterdam, het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM), Rijkswaterstaat, het Ministerie van Economische Zaken (EZ), de provincie Zuid-Holland) en het Havenbedrijf Rotterdam N.V. (HbR).

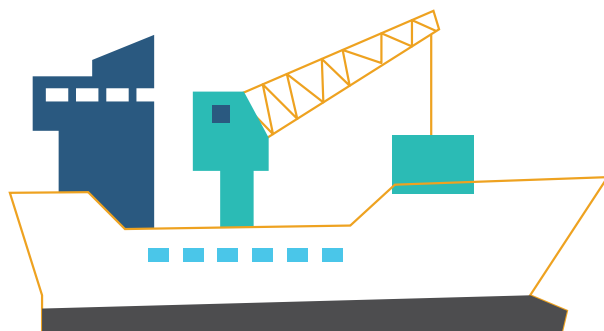
Het Coördinatieoverleg PMR (CO-PMR) vervult de rol van stuurgroep en geeft de rapportage vrij voor bespreking aan de Tafel



van Borging. In figuur 2 staat een schematische weergave van de organisatie rond de IR. In dit schema staat MEP voor monitoring- en evaluatieprogramma en VGR voor voortgangsrapportage. Het gaat vooral om monitoring- en evaluatieprogramma's en rapportages die (mede) op grond van wettelijke verplichtingen tot stand komen. Alleen het MEP+ is geheel afgeleid van het Afsprakenkader Borging en daarmee een niet-publiekrechtelijk rapport.



Figuur 2.
Schematische weergave
van de organisatie
van de Integrale Rapportage.



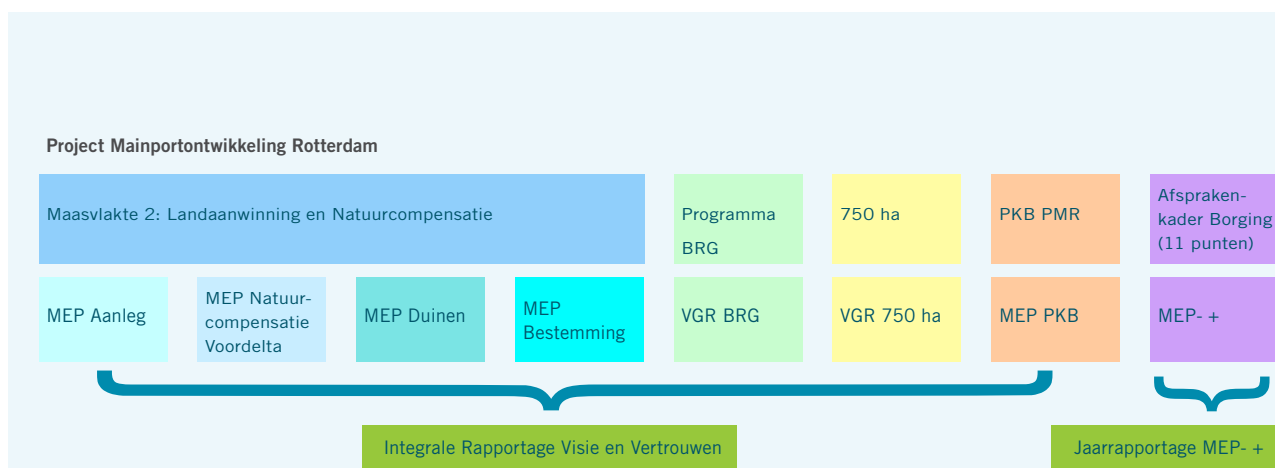
DATA- EN INFORMATIESTRUCTUUR

Voor de IR is geen zelfstandig onderzoek opgezet. In het kader van diverse wettelijke regelingen en afspraken wordt immers al uitgebreid gemeten en gemonitord (zie figuur 3). Op grond van de Wet milieubeheer zijn voor diverse m.e.r.-plichtige activiteiten, zoals de aanleg van Maasvlakte 2 en het bestemmingsplan Maasvlakte 2, monitoring- en evaluatieprogramma's (MEP's) opgesteld. Met deze MEP's geven de bevoegde gezagen inzicht in de manier waarop de in de MER-studies voorspelde effecten worden gemeten en geëvalueerd. In het geval van het MEP Aanleg is de verplichting om te monitoren vastgelegd in de verschillende vergunningen van de initiatiefnemer, HbR. Die maakt voor een deel van de monitoring gebruik van meetprogramma's van Rijkswaterstaat. Het MEP Bestemming (gemeente Rotterdam, 2012) geeft inzicht hoe de in het MER Bestemming voorspelde effecten van het gebruik van Maasvlakte 2 zich verhouden tot de daadwerkelijk optredende effecten. Het MEP Duinen is een uitwerking van het MEP Bestemming. De focus van het MEP Duinen ligt op de negatieve

effecten van het gebruik van Maasvlakte 2 op de bestaande duinen en de compensatie daarvoor in de nieuw aangelegde duinen.

Voor informatie over de voortgang van de PMR-onderdelen BRG en 750 ha waren de jaarlijkse voortgangsrapportages (VGR) aan de Tweede Kamer in het kader van de regeling Grote Projecten een belangrijke bron (zie figuur 3). Eind 2015 heeft de Tweede Kamer ingestemd met een vereenvoudiging van de governancestructuur van PMR. De verplichte rapportages op grond van de Regeling Grote Projecten komen daarmee te vervallen. Ook zijn met ingang van 1 januari 2016 een aantal onderliggende rapportages (zoals de VGR BRG) verdwenen. Ten slotte verdwijnt met ingang van 2017 ook de jaarlijkse BRG-projectmonitor.

De IR geeft een samenvatting en herschikking van beschikbare, openbare informatie, afkomstig uit bestaande rapportages. De leden van de Redactiegroep zorgen er voor dat de DCMR - als penvoerder - de beschikking krijgt over deze documenten.



Figuur 3. Overzicht van de rapportagestructuur van PMR.

Op basis van deze stukken stelt de Redactiegroep de IR op. De verantwoordelijkheid voor de juistheid, volledigheid en tijdigheid van de informatie in deze IR ligt bij de (overheids)partijen als bevoegd gezag voor de verschillende onderdelen van PMR en bij HbR.

Voor deze zevende IR zijn de volgende rapportages als informatiebron gebruikt:

- de rapportages van HbR als vergunninghouder op grond van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken, de Ontgrondingenwet, de Wet droogmakerijen en indijkingen en de Natuurbeschermingswet 1998, in het kader van de aanleg van Maasvlakte 2;
- de rapportages PMR monitoring Natuurcompensatie Voordelta, opgesteld door Deltares in opdracht van Rijkswaterstaat, over de ontwikkelingen in de Voordelta - op grond van de UWO Landaanwinning en de verplichting tot monitoring voortvloeiend uit het Beheerplan Voordelta;
- de rapportage van Rijkswaterstaat als vergunninghouder op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 voor de aanleg van de compensatieduinen, de jaarverslagen over de duincompensatie van het Zuid-Hollands Landschap

(beheerder van Spanjaards Duin) en het rapport Uitvoering Meetstrategie Duinen (Grontmij, nu Sweco, in opdracht van Rijkswaterstaat, 2015);

- de voortgangsrapportages (VGR's) aan de Tweede Kamer in het kader van de regeling Grote Projecten en de onderliggende voortgangsrapportages over de verschillende PMR-onderdelen (tot en met 2015 – met ingang van 2016 vervallen);
- de rapportages in opdracht van IenM over de resultaten en effecten van de afgeronde BRG-projecten (BRG-projectmonitor), opgesteld door (het voormalige) ROM-Rijnmond en vervolgens door de DCMR;
- de voortgangsrapportage BRG van de gemeente Rotterdam.

De IR baseert zich voor wat betreft kaders en achtergronden van de afspraken op documenten zoals de Uitwerkingsovereenkomst Landaanwinning, het bestemmingsplan Maasvlakte 2, de Overeenkomst Luchtkwaliteit, het beheerplan Voordelta en de Planologische kernbeslissing PMR. Achterin het rapport is een tabel opgenomen met - per infoblad - de verwijzing naar de relevante onderliggende documenten.

EIND 2015 HEEFT DE TWEEDE KAMER INGESTEMD MET EEN VEREENVOUDIGING VAN DE GOVERNANCE-STRUCTUUR VAN PMR



PEILDATUM VOOR DE BEOORDELING

De inhoudelijke informatie in deze IR komt zoals beschreven uit vastgestelde rapporten die zijn vrijgegeven door de bevoegde gezagen. Doordat deze rapportages elk hun eigen tijdstip en frequentie van verschijnen hebben, verschilt het peilmoment voor de beoordeling per afspraak. Bij elk infoblad is die peildatum in de kop opgenomen. Omdat er vaak een zekere vertraging zit tussen de daadwerkelijke uitvoering van de metingen en het vrijgeven van de rapportages voor gebruik in de IR, loopt de informatie in deze IR altijd iets achter op de actualiteit.

TOEKOMSTIGE IR'S: VERSCHUIVENDE ACCENTEN

Het gaat bij het Convenant Visie en Vertrouwen natuurlijk primair om de (fysieke) resultaten. De afspraken uit het

convenant bevinden zich echter in verschillende fasen, variërend van planvorming tot en met afronding. De IR gaat in beginsel in op de resultaten die fysiek waarneembaar en meetbaar zijn. Op dit moment geldt dat bijvoorbeeld voor de aanleg van Maasvlakte 2, de ontwikkeling van de duincompensatie, een groot deel van de deelprojecten binnen BRG en de 750 ha-projecten Schiezone en Groene Verbinding. Ook is in 2015 het gebruik van Maasvlakte 2 gestart, dus zal de inhoudelijke informatie over de afspraken binnen dit thema de komende jaren toe gaan nemen.

De uitvoering van enkele andere (sub-) thema's zit nog in de planningsfase. Van fysieke maatregelen of resultaten is dan nog nauwelijks sprake. Ook is van sommige afspraken nog geen inhoudelijk resultaat te meten. Om toch de voortgang



(of het ontbreken daarvan) te laten zien, verstrekt de IR proces- en planningsinformatie.

Het relatieve belang van de thema's verschuift ook. Wat betreft Maasvlakte 2 lag het zwaartepunt in de Integrale Rapportages tussen 2010 en 2014 op het thema Aanleg. Vanaf 2015, sinds de eerste bedrijven actief zijn geworden op Maasvlakte 2, is de focus aan het verschuiven naar onderwerpen die te maken hebben met het thema Bestemming (inrichting en gebruik Maasvlakte 2).

Vanwege de continuïteit is afgesproken om ook afgeronde en vervallen afspraken in de IR te laten staan, waarbij duidelijk wordt vermeld dat de afspraak is gerealiseerd dan wel niet uitvoerbaar is gebleken. In de editie van 2016 is dat het geval met de OV-verbinding met het recreatiestrand op Maasvlakte 2 (infoblad 13, afspraak in 2014 niet haalbaar gebleken), de Groene Verbinding (infoblad 31, gereedgekomen in 2014) en de BRG-projecten gericht op ruimtewinst (infoblad 32, gereed in 2009).

Tot slot toont figuur 4 de belangrijkste formele evaluatiemomenten per PMR-thema tot en met 2021. In 2013 is in het kader van MEP Aanleg en MEP Natuurcompensatie Voordelta voor het eerst officieel geëvalueerd, voortbouwend op de nulmeting uit 2007-2008. Ook het MEP Aanleg is in 2013 voor het eerst geëvalueerd. Op basis van die evaluaties zijn de evaluatievragen aangescherpt en het monitoringsprogramma bijgesteld. In 2015 is de nulmeting MEP Bestemming vastgesteld, gevolgd door een datarapport in 2016. De resultaten hiervan zijn, voor zover ze op tijd beschikbaar waren, verwerkt in deze IR. De eerste evaluaties in het kader van MEP Bestemming en MEP Duinen zijn voorzien voor eind 2016, begin 2017, een jaar voordat het bestemmingsplan Maasvlakte 2 op grond van de Wet ruimtelijke ordening moet worden herzien. In het kader van de UWO BRG zal eind 2016 een effectrapport verschijnen, zodat de resultaten meegenomen kunnen worden bij de verdeling van de resterende budgetten in 2017. MEP Aanleg wordt in 2017 voor de tweede maal geëvalueerd, en de Natuurcompensatie Voordelta in 2018.

| Thema / Hoofdstuk | Subthema | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|-------------------|--------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-----------|------|------|------|------|------|
| Aanleg | MEP Aanleg | | | ■ | ■ | | | | | ■ | | | | ■ | | | | |
| | UWO Landaanwinning | | | | | | | | | | | | | | | | | ■ |
| Bestemming | MEP Bestemming | | | | | | | | ■ | ■ | | | | | | | | |
| Natuurcompensatie | MEP NC Voordelta | | | ■ | ■ | | | | | ■ | | | | | ■ | | | ■ |
| | MEP Duinen | | | | | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | | | | | | | | |
| | MEP Beheerplan Voordelta | ■ | ■ | | | | | | | | | | ■ | | | | | ■ |
| | Rapport N2000 EC | | | | | | | ■ | | ■ | | | | ■ | | | | |
| UWO 750 ha | | | | | | | | | | ■ | | | | | | | | |
| UWO BRG | Effectrapport | | | | | | | ■ | | | | | ■ | | | | | ■ |
| | Evaluatie | | | | | | | | ■ | | | | vervallen | | | | | ■ |
| PKB PMR | | | | | | | | | | ■ | | | | | | | | ■ |
| Convenant V&V | Afsprakenkader | | | | | | | | | | | | | ■ | | | | ■ |

Legenda: Nulmeting ■ Formeel evaluatiejaar ■

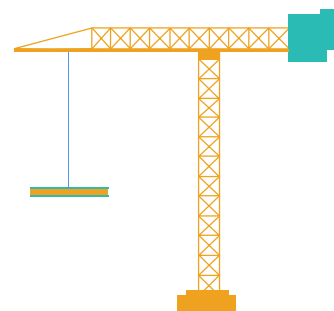
Figuur 4. Belangrijkste formele evaluatiemomenten per PMR-thema tot en met 2021

DE MINISTER ZAL DE KAMER INFORMEREN OVER PMR MET BEHULP VAN DE INTEGRALE RAPPORTAGE



In 2020 volgt een PMR-brede evaluatie. Die is een synthese van alle beschikbare evaluatierapporten tot dusver. Ook beziet die evaluatie of en op welke wijze aan de gesignaleerde aandachtspunten van de PKB-evaluatie uit 2013 (door bureau Berenschot) gevolg is gegeven.

3 THEMA LANDAANWINNING, AANLEG MAASVLAKTE 2



ALGEMEEN

De Rotterdamse haven levert een belangrijke bijdrage aan de Nederlandse economie. De ligging aan zee en de aanwezige infrastructuur en achterlandverbindingen vormen hiervoor de basis, evenals de kennis en ervaring die in dit gebied zijn opgebouwd. Het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) moet ervoor zorgen dat de haven voldoende ruimte krijgt om te groeien en bovendien de regio als geheel leefbaarder wordt: de zogenoemde 'dubbeldoelstelling'.

Centraal in het eerste deel van de dubbeldoelstelling van PMR staat de realisatie van een nieuw haven- en industrieterrein in de Noordzee: Maasvlakte 2.

Maasvlakte 2 biedt plaats aan bedrijven die grond nodig hebben in de directe nabijheid van een diepe zeehaven. In het Bestemmingsplan Maasvlakte 2 is het gebied bestemd voor bedrijven die zich toeleggen op de op- en overslag van containers, de chemische industrie en de distributiesector.

Bij de aanleg en het gebruik van Maasvlakte 2 staat duurzaamheid voorop. Dit blijkt onder andere uit het gekozen (compacte) ontwerp. De - duurzame - aanleg van Maasvlakte 2 is in het Afsprakenkader Visie & Vertrouwen terug te vinden onder de afspraken 1 en 2. Deze Integrale Rapportage bevat twee infobladen (1 en 2) met informatie over de voortgang en resultaten van de aanleg - zandwinning en landaanwinning - en de duurzame aspecten daarvan.

BESTUURLIJK KADER

De basis voor de aanleg van Maasvlakte 2 is de Planologische Kernbeslissing (PKB) PMR. Eind 2006 ging de Tweede Kamer akkoord met de (herstelde) PKB. In de Uitwerkingsovereenkomst Deelproject Landaanwinning (UWO Maasvlakte 2) en



het bijbehorende Toetskader zijn de verantwoordelijkheden geregeld.

Het Havenbedrijf Rotterdam is verantwoordelijk voor de aanleg en is het eerste aanspreekpunt voor het PMR-deelproject Landaanwinning. De Staat der Nederlanden is vertegenwoordigd door de Ministeries van Infrastructuur en Milieu (IenM), Economische Zaken (EZ) en Financiën. Andere overheidspartners zijn de provincie Zuid-Holland, de stadsregio Rotterdam (tot 1-1-2015) en de gemeente Rotterdam.

De minister van IenM toetst als projectminister PMR of de aanleg volgens het Toetskader plaatsvindt en rapporteert aan de Tweede Kamer. Met ingang van 2016 is de voortgangsrapportage van IenM aan de Tweede Kamer komen te vervallen (zie hoofdstuk 2) en zal de minister de Kamer informeren over PMR met behulp van de Integrale Rapportage. Het gebruik van Maasvlakte 2 wordt geregeld in het Bestemmingsplan Maasvlakte 2. Hier is de gemeente Rotterdam verantwoordelijk voor.

PLANNING EN VOORTGANG

Maasvlakte 2 heeft inmiddels een bruto omvang van circa 2.000 hectare. De landaanwinning zal uiteindelijk bestaan uit maximaal 1.000 hectare netto uitgeefbaar haven- en industrieterrein en uit circa

DE MARKTVRAAG NAAR NIEUWE HAVENTERREINEN BEPAALT HET TEMPO WAARIN ZE WORDEN AANGELEGD



1.000 hectare havenbekkens, zeewering en infrastructuur. Het Havenbedrijf Rotterdam startte in 2005 met de Europese aanbesteding. Die procedure duurde ruim twee jaar. Het consortium PUMA (Projectorganisatie Uitbreiding Maasvlakte) voerde de aanleg uit. De fysieke werkzaamheden zijn in september 2008 gestart; toen vond de zogenoemde 'eerste plons' plaats. De aanleg van Maasvlakte 2 gebeurt in fasen. In de eerste fase, die liep tot en met 2013, zijn de hele buitencontour en ongeveer de helft van de binnenterreinen aangelegd. Na de eerste fase worden tot 2033 de overige terreinen aangelegd. De marktvaart naar nieuwe haventerreinen bepaalt het tempo waarin dat gebeurt. Door de haven gefaseerd uit te breiden, wordt voorkomen dat grote stukken terrein braak komen te liggen. In totaal moet circa 310 miljoen m³ zand opgebracht worden, waarvan ca. 230 miljoen m³ in de eerste fase is gerealiseerd.

De aanleg van Maasvlakte 2 verloopt voorspoedig en volgens de afspraken. De eerste fase is in 2013 afgerond, binnen de planning en binnen het budget. Bij het Design & Construct-contract, zoals dat bij de aanleg van Maasvlakte 2 gesloten is, is de opdrachtnemer (PUMA, zie infoblad 1) verantwoordelijk voor het ontwerp en de

aanleg van de landaanwinning en de infrastructuur. Daarnaast is onder regie van het Havenbedrijf door verschillende aannemers de oude infrastructuur op Maasvlakte 1 aangepast en aangesloten op de nieuwe infrastructuur.

De gevolgen van de aanleg van Maasvlakte 2 voor natuur en milieu worden nauwlettend gevolgd met behulp van een monitoringprogramma. Van 2006 tot 2008 is de nulsituatie van een groot aantal aspecten vastgelegd, waaronder kustmorfologie, stromingspatroon, slibgehalte en zee- en bodemleven. Met vervolgmetingen wordt in de gaten gehouden of de effecten van de zandwinning en de landaanwinning binnen de voorspellingen van de milieueffectrapportage blijven. Bij de eerste tussenevaluatie in 2013 bleek dat alle effecten zich binnen de bandbreedte van het MER bevonden.

VERDER LEZEN

Op de website www.maasvlakte2.com van het Havenbedrijf Rotterdam leest u meer over de actuele ontwikkelingen. Ook vindt u informatie op de website van het Ministerie van IenM: www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienm.

infoblad 1

PEILDATUM: 01-07-2016

THEMA LANDAANWINNING, AANLEG MAASVLAKTE 2**SUBDOEL** FEITELIJKE AANLEG**OMSCHRIJVING** REALISATIE VAN HET HAVEN- EN INDUSTRIETERREIN MAASVLAKTE 2**CONCLUSIE****PROCES** OP KOERS **INHOUD** VOLDOET 

TOELICHTING DE AANLEG VAN FASE 1 VAN MAASVLAKTE 2, (ZANDWINNING, REALISATIE VAN DE ZEEWERING, AANLEG VAN TERREINEN EN KADEMUREN VOOR CONTAINERTERMINALS EN AANLEG VAN DE OPENBARE INFRASTRUCTUUR) ZIJN BINNEN PLANNING EN BUDGET VERLOPEN. DAARBIJ ZIJN GEEN WATERSTAATSKUNDIGE, CIVIELTECHNISCHE, NAUTISCHE OF ECOLOGISCHE KNELPUNTEN OPGETREDEN.

BEOOGDE RESULTATEN

Maasvlakte 2 krijgt een bruto omvang van 2.000 ha, waarvan uiteindelijk maximaal 1.000 ha netto uitgeefbaar haven- en industrieterrein. Het overige oppervlak bestaat uit haven-bekkens, zeekering en infrastructuur. De aanleg van Maasvlakte 2 wordt uitgevoerd in fasen; de eerste fase liep van 2008 tot en met 2013. De hele Maasvlakte 2 is naar verwachting in 2033 klaar. Na de 1^e fase worden tot 2033 geleidelijk de overige terreinen aangelegd. Het tempo waarin dat gebeurt is afhankelijk van de vraag naar nieuwe haventerreinen.

1. ACHTERGROND EN NADERE UITLEG AFSpraak

Een sterkere internationale en economische positie van de Mainport Rotterdam is het eerste deel van de dubbeldoelstelling van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR). Een nieuw haven- en industrieterrein in de Noordzee, Maasvlakte 2, aansluitend op Maasvlakte 1, staat hierin centraal. Realisatie van Maasvlakte 2 komt tegemoet aan de uitbreidingsbehoefte van bestaande bedrijven in de haven, en biedt plaats aan nieuwe bedrijven.

2. VERANTWOORDELIJKHEDEN

Het Havenbedrijf Rotterdam N.V. (HbR) is verantwoordelijk voor de planvorming en uitvoering. Voor de aanleg hebben de ministers van Infrastructuur en Milieu (IenM) en Economische Zaken (EZ) aan HbR vergunningen verleend op grond van de Wet inzake droogmakerijen en indijkingen (Concessie), de Wet beheer rijkswaterstaatswerken (Wbr), de Ontgrondingenwet (Ogw), de Natuurbeschermingswet 1998 (Nb-wet) en de Flora- en faunawet (Ff-wet). HbR rapporteert over de voortgang van de aanleg en de resultaten van de monitoring aan Rijkswaterstaat (Concessie, Wbr en Ogw) en aan het Ministerie van EZ (Nb- en Ff-wet).

3. STAND VAN ZAKEN EN ONTWIKKELINGEN

Alle vergunningen voor de aanleg van Maasvlakte 2 zijn afgegeven en sinds februari 2009 onherroepelijk. In de vergunningen zijn voorschriften over monitoring opgenomen. Op basis van deze voorschriften stelde HbR het 'Monitoringplan Aanleg Maasvlakte 2' op. Dit document beschrijft hoe de vergunninghouder de monitoringverplichtingen invult. Het monitoringplan is in 2008 goedgekeurd door de Ministeries van IenM en EZ. Het vult ook grotendeels de monitoring in die is beschreven in het Monitoring- en Evaluatieprogramma Aanleg Maasvlakte 2 (MEP Aanleg) van de bevoegde gezagen. Dit MEP vloeit voort uit de Wet milieubeheer. In de wet is de verplichting opgenomen om de daadwerkelijk optredende gevolgen van MER-plichtige besluiten te onderzoeken.

4. FEITELIJKE RESULTATEN

De opdracht tot de eerste fase van de aanleg van de Maasvlakte 2 is gegeven door HbR. Opdrachtnemer was het consortium PUMA, een combinatie van de bagger- en aannemingsmaatschappijen Boskalis en Van Oord. De eerste fase is afgerond in april 2013, binnen de planning en het budget. Daarbij is 230 miljoen m³ zand gebruikt, 10 miljoen m³ minder dan de oorspronkelijke raming. Ongeveer 213 miljoen m³ daarvan is op de Noordzee gewonnen. Bij het doorsteken van de Yangtzehaven, het op diepte brengen van de nieuwe havens en andere projecten in het havengebied is circa 17 miljoen m³ zand gewonnen. Er was op de peildatum rond de 1.100 ha nieuw land gecreëerd.

De totale zeekering van Maasvlakte 2 is circa 11 kilometer lang. De zeekering is in de zomer van 2012 officieel gesloten. De harde zeekering aan de noordkant, innovatief ontworpen als 'stenig duin met blokkendam', is 3,5 kilometer lang. De kern daarvan bestaat uit zand. Aan de zeezijde zijn stenen gestort. In totaal is 7 miljoen ton breuk-

steen verwerkt, voor 70% afkomstig uit Noorwegen. Aan de voet van de zeewering is in zee de oude blokkendam herplaatst (zie ook infoblad 2). De zuidelijker gelegen zachte zeewering van 7,5 kilometer oogt alsof deze natuurlijk is ontstaan: een breed zandstrand met daarachter duin.



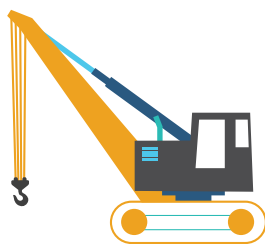
Maasvlaktestrand met parkeerterreinen en duinovergangen. De Prinses Amaliahaven en Prinses Alexiahaven zijn zichtbaar in de achtergrond. (BRON: SIEBE SWART)

Begin 2011 is de aannemer gestart met de aanleg van de openbare infrastructuur op Maasvlakte 2. In 2012 zijn diverse projecten opgeleverd. In oktober 2012 is de Maasvlakweg langs de zeewering geopend. De weg geeft toegang tot de bestaande bedrijven in de noordwesthoek van Maasvlakte 1 en het strand. Oktober 2012 heeft KeyRail (nu opgenomen in ProRail) het nieuwe, 12 kilometer lange spoor op Maasvlakte 2 in gebruik genomen.

Om Maasvlakte 2 voor de scheepvaart toegankelijk te maken, is een verbinding gegraven tussen Maasvlakte 2 en de voormalige Yangtzehaven op Maasvlakte 1. Deze verbinding, het Yangtzekanaal, is 600 meter breed en 20 meter diep. In mei 2013 werd Maasvlakte 2 bereikbaar voor zeeschepen.

In het kader van de monitoring zijn de stroombeelden in de toegangsgeul van de haven en in de vaarwegen in de haven geanalyseerd, en vergeleken met de beelden uit de periode van vóór de aanwezigheid van Maasvlakte 2. Hieruit bleek onder andere dat de stroomrichting voor de havenmond (tijdens vloed) is gedraaid in de richting van de geul (van NNO naar O). De dwarsstroomsnelheden in de geul zijn daardoor afgenomen. Het loodswezen ervaart deze verandering als een positieve ontwikkeling, omdat dit het manoeuvreren van de inkomende en uitgaande zeeschepen gemakkelijker maakt.

De bouw van kademuren voor de containerterminals van Rotterdam World Gateway (RWG) en A.P. Møller-Maersk Group (APMT) is conform planning verlopen. In totaal hebben onderaannemers van PUMA 3,2 kilometer aan nieuwe kades gebouwd. Voor de containerterminal van Rotterdam World Gateway (RWG) zijn twee aansluitende kademuren aangelegd: 1.150 meter diepzeekade (voor de grote containerschepen) langs de Prinses Amaliahaven en 550 meter barge/feederkade (voor binnenvaart en kleinere containerschepen) op de kop van de terminal. Voor APM Terminals zijn 1.000 meter diepzeekade en 500 meter barge/feederkade aangelegd.



Voor een overzicht van te raadplegen bronnen voor het verkrijgen van nadere details kijkt u op pagina 76 en 77.

THEMA LANDAANWINNING, AANLEG MAASVLAKTE 2**SUBDOEL** DUURZAME AANLEG**OMSCHRIJVING** DUURZAME REALISATIE VAN HET HAVEN- EN INDUSTRIETERREIN MAASVLAKTE 2**CONCLUSIE****PROCES** OP KOERS **INHOUD** VOLDOET 

TOELICHTING DE AANLEG VAN FASE 1 VAN MAASVLAKTE 2 HEEFT OP DUURZAME WIJZE PLAATSGEVONDEN: DOOR HET GEKOZEN ONTWERP IS BESPAARD OP DE HOEVEELHEID TE GEBRUIKEN MATERIAAL. EVENEENS IS ER ZOVEEL MOGELIJK MATERIAAL (ZAND EN STENEN) HERGEBRUIKT. DE SCHEEPVAART HEEFT GEEN NADEEL ONDERVONDEN TIJDENS DE AANLEG. OOK DE GEVOLGEN VAN DE ZANDWINNING VOOR HET MARIENE MILIEU WAREN BEPERKT.

BEOOGDE RESULTATEN

De Convenantpartijen hebben afgesproken dat ze een zo duurzaam mogelijke aanleg van Maasvlakte 2 nastreven. Duurzaamheid kan onder andere tot uitdrukking komen in het toepassen van de methodiek 'Life Cycle Cost Analysis'. Deze methodiek is onder andere geconcretiseerd door middel van het Design & Construct-contract met de aannemer die Maasvlakte 2 aanlegt. Het gaat daarbij vooral om de veiligheid, (materiaal-besparende) vormgeving, efficiënt gebruik van terreinen, beeldkwaliteit, de constructies van de zeewering en het (her-)gebruik van materialen.

1. ACHTERGROND EN NADERE UITLEG AFSpraak

Een sterkere internationale en economische positie van de Mainport Rotterdam is het eerste deel van de dubbeldoelstelling van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR). Een nieuw haven- en industrieterrein in de Noordzee, Maasvlakte 2, aansluitend op Maasvlakte 1, staat hierin centraal. Realisatie van Maasvlakte 2 komt tegemoet aan de uitbreidingsbehoefte van bestaande bedrijven en biedt plaats aan nieuwe bedrijven.

2. VERANTWOORDELIJKHEDEN

Het Havenbedrijf Rotterdam N.V. (HbR) was verantwoordelijk voor de planvorming en uitvoering. HbR is opdrachtgever voor de aanleg; aannemer was het consortium PUMA (zie infoblad 1). Voor de aanleg hebben de ministers van Infrastructuur en Milieu (IenM) en Economische Zaken (EZ) aan HbR vergunningen verleend op grond van de Wet inzake droogmakerijen en indijkingen (Concessie), de Wet beheer rijkswaterstaatswerken (Wbr), de Ontgrondingenwet (Ogw), de Natuurbeschermingswet 1998 (Nb-wet) en de Flora- en faunawet (Ff-wet).

HbR rapporteert op grond van de monitoringverplichtingen uit de vergunningen over de voortgang van de aanleg en de resultaten van de monitoring aan Rijkswaterstaat (Concessie, Wbr en Ogw) en aan het Ministerie van EZ (Nb- en Ff-wet).

3. STAND VAN ZAKEN EN ONTWIKKELINGEN

Alle vergunningen voor de aanleg van Maasvlakte 2 zijn afgegeven en sinds februari 2009 onherroepelijk.

4. FEITELIJKE RESULTATEN

De ingreep in het Nederlandse kustfundament was door het gekozen ontwerp kleiner dan volgens de twee Referentieontwerpen van de PKB PMR. De winst zit in het optimaliseren van de verhouding tussen het bruto- en het netto-oppervlakte van Maasvlakte 2, zonder dat dit ten koste gaat van de functionaliteit van de haven. Door de compacte vorm van de landaanwinning is bespaard op de hoeveelheid te winnen zand en blijft een veilige toegang naar de haven van Rotterdam voor zeevaart gehandhaafd. De harde en zachte zeewering zijn zo ontworpen dat de kans op overstroming zeer klein is.

Het Bestemmingsplan Maasvlakte 2 kent aan die buitencontour als primaire functie 'waterkering' toe, maar biedt ook ruimte aan andere functies, zoals natuur, landschap, recreatie en de exploitatie van windturbines.

Bij het bepalen van de hoogte van de haventerreinen is een overstromingskans van 1/10.000 per jaar gehanteerd. Dat resulteerde in een terreinhoogte van +5,0 meter NAP en een benodigde hoeveelheid zand van 230 miljoen m³ voor de aanleg van de eerste fase. Een deel hiervan is verkregen via hergebruik (17 miljoen m³), bij het uitdiepen van de havenbekkens, het uitdiepen en doorsteken van de Yangtzehaven en bij projecten in het bestaande havengebied, zoals het weghalen van de oude zeewering. Hiermee is bespaard op zandwinning op de Noordzee.

De locaties op de Noordzee waar zand gewonnen is, lagen op relatief korte vaarafstand (10 à 11 kilometer) van Maasvlakte 2, maar buiten het Natura2000-gebied Voordelta. Met relatief diepe zandwinputten, met een maximum winddiepte van 20 meter, is verstoring van het bodemleven zoveel mogelijk tegengegaan. Aan de noordzijde van de landaanwinning is over een lengte van 3,5 km een stenig duin aangelegd, innovatief in de waterbouw. De aansluiting van deze harde zeewering op die van Maasvlakte 1 is zo ontworpen, dat een kortere nieuwe zeewering volstaat. Ook hiermee is bespaard op de hoeveelheid te gebruiken materiaal. Vóór deze constructie is een blokkendam in zee geplaatst die dient als golfbreker. De oude harde zeewering van Maasvlakte 1 is hier grotendeels voor hergebruikt. Uiteindelijk zijn 19.588 betonblokken van 2,5 x 2,5 x 2,5 meter en met een gewicht van circa 40 ton per stuk en 2 miljoen ton breuksteen hergebruikt.



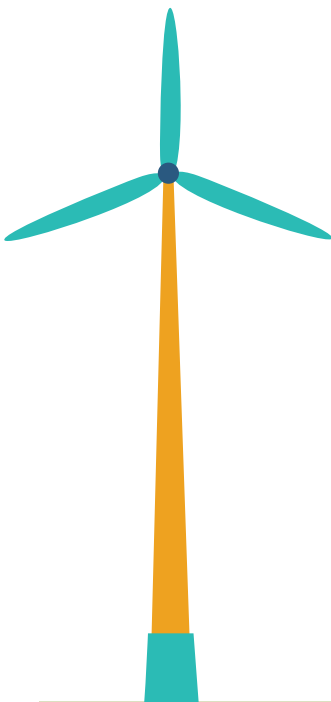
(BRON: MAASVLAKTE2.COM)

Aan de zuidwestkant is een 7,5 km lange, zachte zeewering aangelegd in de vorm van duinen met strand. Hiervoor is een relatief grove korrel gebruikt (korreldiameter 285 tot 350 micrometer), waardoor een steilere vooroever met minder zand kon worden aangelegd. Hiermee is materiaal bespaard en worden de onderhoudskosten beperkt.

Net als het oude Slufterstrand biedt het nieuwe Maasvlaktestrand ruimte aan vele vormen van recreatie: in het zuidwesten 2,5 km badstrand, noordwaarts 5 km voor buitensporten zoals vissen, zeilen, golf-, wind- en kitesurfen.

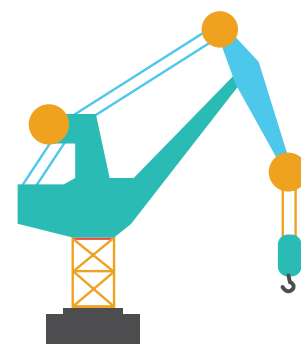
Om het aantal containers dat over de weg gaat te beperken (zie infoblad 11, Modal split) zijn goede spoorverbindingen en efficiënte railterminals belangrijk. De containerbedrijven (APMT en RWG) hebben eigen overslagfaciliteiten gebouwd om het spoor optimaal te kunnen benutten. Een barge/feeder terminal bedient op dezelfde wijze het containervervoer via de binnenvaart. Om bedrijven te stimuleren duurzamer te werken, heeft het Havenbedrijf Rotterdam duurzaamheid meegewogen in terreinuitgiftes (zie ook MEP+).

De aanleg van Maasvlakte 2 heeft in 2015 de prof.dr.ir. J.F. Agema prijs gewonnen. Deze prijs wordt eens in de vijf jaar toegekend aan een innovatief waterbouwkundig werk dat is ontworpen of gerealiseerd door een Nederlandse partij. De prijs, ingesteld door het KIVI (Koninklijk Instituut Van Ingenieurs) is toegekend aan het gehele team van opdrachtgever, ontwerper en aannemer. De jury was onder andere lovend over de technische kwaliteit van het ontwerp, de diverse innovaties in de techniek (stenig duin, hergebruik blokkendam), de tijdige realisatie van het project binnen het budget en de aandacht voor duurzaamheid in ontwerp, inrichting en uitvoering.



Voor een overzicht van te raadplegen bronnen voor het verkrijgen van nadere details kijkt u op pagina 76 en 77.

4 THEMA BESTEMMING MAASVLAKTE 2



ALGEMEEN

Onderdeel van het Project Mainport-ontwikkeling Rotterdam (PMR) is de aanleg van een nieuw haven- en industriegebied in de Noordzee, Maasvlakte 2. Maasvlakte 2 draagt bij aan de versterking van de economische positie van de mainport Rotterdam. Zij moet plaats gaan bieden aan bedrijven die voor hun activiteiten gebonden zijn aan de aanwezigheid van zeehavens met diepe havenbekkens. Het bestemmingsplan Maasvlakte 2 maakt het gebruik van de nieuwe haven door (container) op- en overslagbedrijven, chemische industrie en distributiebedrijven mogelijk.

BESTUURLIJK KADER

Bij inrichting en gebruik van Maasvlakte 2 staan duurzaamheid, functionaliteit en recreatief medegebruik centraal. In de Planologische kernbeslissing (PKB PMR 2006) is vastgelegd dat Maasvlakte 2 wordt ingericht volgens de principes van een duurzaam bedrijventerrein (Beslissing van wezenlijk belang 6) met als toelichting: 'Aspecten die een rol spelen bij dit principe zijn intensief ruimtegebruik, een zo groot mogelijk aandeel schonere vervoerswijzen, het beperken van (interne) transportstromen, clustering van activiteiten, het toepassen van industriële ecologie, het efficiënt omgaan met de benodigde energie en vestiging van het juiste bedrijf op de juiste plek.' Een duurzame Maasvlakte 2 impliceert economische groei, versterking van de concurrentiepositie en toename van de werkgelegenheid, gecombineerd met een beter beheer van ruimte en natuur.

In het bestemmingsplan Maasvlakte 2 staat wat op welke plek mag worden gebouwd of aangelegd en welk gebruik is toegestaan. De belangenafweging voor dit bestemmingsplan is al begonnen in het kader van de PKB PMR 2006. In het MER Bestemming,



de Passende beoordeling aanleg, inrichting en gebruik en diverse achtergrondstudies zijn de gevolgen van (het toekomstig gebruik van) Maasvlakte 2 onderzocht. In 2008 stelde de gemeenteraad van Rotterdam het bestemmingsplan Maasvlakte 2 vast; in 2009 werd het plan onherroepelijk.

HOOFDDOELEN THEMA BESTEMMING

Een groot deel van de afspraken uit het Convenant Visie en Vertrouwen gaat over de gebruiksfase van Maasvlakte 2, namelijk 21 van de 35 afspraken. Deze zijn verdeeld over de volgende hoofddoelen:

- Maasvlakte 2 wordt ingericht volgens de principes van een duurzaam bedrijventerrein;
- de bereikbaarheid van Maasvlakte 2 over weg, spoor en water wordt effectief geregeld;
- negatieve effecten van activiteiten op Maasvlakte 2 op de omgeving worden zoveel mogelijk beperkt.

Deze afspraken zijn in het convenant terug te vinden als de afspraken 3 tot en met 23.

DE GEMEENTE ROTTERDAM MOET, CONFORM DE WET RUIMTELIJKE ORDENING, UITERLIJK IN 2018 HET BESTEMMINGSPLAN MAASVLAKTE 2 HEBBEN HERZIEN



Elf afspraken onder dit thema zijn verplichtingen die het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) op zich heeft genomen (zie hoofdstuk 1). HbR rapporteert hierover separaat aan de Tafel van Borging in de zogenoemde MEP+-rapportage.

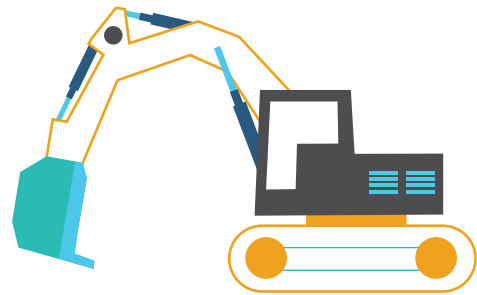
HOOFDDOEL DUURZAAM BEDRIJVENTERREIN

Maasvlakte 2 is milieutechnisch alleen inpasbaar als aan strenge voorwaarden wordt voldaan. HbR heeft die noodzaak omgezet in de ambitie om van de Rotterdamse haven in het algemeen en van Maasvlakte 2 in het bijzonder de meest duurzame haven ter wereld te maken. De afspraken die onder dit hoofddoel vallen, gaan over duurzame inrichting en duurzaam beheer van Maasvlakte 2, het gebruik van de meest milieuvriendelijke technieken en een zo efficiënt mogelijk ruimtegebruik. Van de acht afspraken onder dit hoofddoel vallen er zeven onder MEP+ (zie hoofdstuk 2). De Integrale Rapportage rapporteert over één afspraak binnen dit hoofddoel: het handhaven van twee stepping stones voor natuur in de haven:

de Kleine Beer (voorheen Papegaaienbek) en de Plas van Nol op het Krabbeterrein.

HOOFDDOEL BEREIKBAARHEID

Tijdens de besluitvorming over Maasvlakte 2 spraken diverse partijen hun bezorgdheid uit over de bereikbaarheid van de haven over de weg. Om die te kunnen handhaven, wordt een verschuiving van vervoer over de weg naar vervoer over water en spoor gestimuleerd. Ook zetten overheid en HbR in op een verhoging van de beladingsgraad van vrachtwagens die containers vervoeren, zodat met minder vrachtauto's dezelfde hoeveelheid containers vervoerd kan worden. Ten slotte is vastgelegd dat de doorstroming op de A15 zal worden geoptimaliseerd. Van de vijf afspraken onder dit hoofddoel vallen er twee onder MEP+, namelijk het verhogen van de beladingsgraad en het stimuleren van co-siting en clustering via uitgiftebeleid. De andere drie afspraken over bereikbaarheid (modal split, verbreding A15 en bereikbaarheid recreatiestrand) komen in deze Integrale Rapportage aan bod.



HOOFDDOEL BEPERKING NEGatieve EFFECTEN OP DE OMGEVING

In het MER Bestemming zijn de effecten van het gebruik van Maasvlakte 2 op de omgeving in kaart gebracht. De mogelijk negatieve effecten van de nieuwe bedrijvigheid zijn: een toename van de uitstoot van CO₂, NO_x en fijnstof, meer waterverontreiniging, meer hinder door geluid, geur en licht en meer veiligheidsrisico's door productie en transport van gevaarlijke stoffen. Met contracten en vergunningvoorschriften worden deze effecten geneutraliseerd of zo klein mogelijk gehouden. Daarnaast zijn compenserende maatregelen afgesproken, zoals duincompensatie (zie hoofdstuk 5). Enkele maatregelen zijn uitgewerkt in aparte programma's, zoals de Overeenkomst Luchtkwaliteit Maasvlakte 2 uit 2008 met twee addenda uit respectievelijk 2012 en 2013. Van de acht afspraken onder dit hoofddoel worden er vijf (luchtkwaliteit, geluid van industrie, geluid van verkeer, externe veiligheid en waterkwaliteit) besproken in de Integrale Rapportage, de andere drie in de MEP+-rapportage.

PLANNING EN VOORTGANG

De gemeenteraad van Rotterdam heeft het bestemmingsplan Maasvlakte 2 in het voorjaar van 2008 vastgesteld. Met kleine aanpassingen (partiële herzieningen) van het bestemmingsplan wordt de inrichting van Maasvlakte 2 verder geoptimaliseerd. Voorbeelden van aanpassingen zijn het vervangen van gelijkvloerse kruisingen van weg en spoorweg door ongelijkvloerse kruisingen en maatregelen om de luchtkwaliteit te beschermen, gericht op de binnenvaart.

Inmiddels zijn de eerste terreinen op Maasvlakte 2 in gebruik genomen. Najaar 2014 was de eerste test met containeroverslag. De commerciële

exploitatie van Maasvlakte 2 is op 24 april 2015 officieel van start gegaan met de opening van de APM-terminal door koning Willem-Alexander. Ook de RWG-terminal is in 2015 in bedrijf gegaan: op 19 januari 2015 is het eerste commerciële testschip met containers gelost, op 25 augustus ontving de terminal de eerste commerciële goederentrein en op 11 september 2015 vierde de terminal de officiële opening.

Maasvlakte 2 was oorspronkelijk bestemd voor drie typen bedrijvigheid: distributie, containeroverslag en chemie. De ontwikkeling van de containeroverslag op Maasvlakte 2 verloopt conform de verwachtingen, maar de vraag vanuit de chemiebranche blijft uit. In 2015 is daarom besloten een deel van de beschikbare ruimte te gebruiken voor de ruimtevrage vanuit de offshore industrie, gerelateerd aan duurzame vormen van energieopwekking. Zo zijn in 2015 de Sif Group en HbR overeengekomen dat een terminal wordt aangelegd op terrein E voor de productie van 'monopiles', funderingspalen voor offshore windturbines. Het 'binnenmeer' van Maasvlakte 2 wordt (tijdelijk) gebruikt voor de afbouw van de Pioneering Spirit, het grootste schip ter wereld. Dit schip zal gebruikt worden voor de ontmanteling van olie- en gasboorplatformen. Bij de herziening van het bestemmingsplan (zie hierna) zal met deze ontwikkelingen rekening worden gehouden.

De Wet milieubeheer bevat de verplichting om de daadwerkelijke milieugevolgen van een m.e.r.-plichtig besluit te evalueren. Daarvoor heeft de DCMR, samen met de gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf Rotterdam, een monitoring- en evaluatieprogramma (MEP) en een monitoringplan opgesteld. Het college van B&W van Rotterdam heeft dit MEP / Monitoringplan Bestemming Maasvlakte 2 in 2012 vastgesteld. De nulmeting MEP

VANAF 2015 MAG EEN DEEL VAN DE BESCHIKBARE RUIJTE OOK GEBRUIKT WORDEN VOOR DE RUIJTE-VRAAG VANUIT DE OFFSHORE INDUSTRIE



Bestemming Maasvlakte 2 is september 2015 opgeleverd, toen ook de nulmeting van het MEP Duinen (zie hoofdstuk 2) werd afgerond. Beide rapporten zijn in januari 2016 vastgesteld door het college van B&W van Rotterdam.

De gemeente Rotterdam moet, conform de Wet Ruimtelijke Ordening, uiterlijk in 2018 het Bestemmingsplan Maasvlakte 2 herzien hebben. De gemeente werkt hierbij nauw samen met het Havenbedrijf. Om de lessen uit het MEP optimaal in te kunnen brengen in deze bestemmingsplanprocedure, wordt de evaluatie van het MEP Bestemming naar voren gehaald.

Eerst wordt in de zomer van 2016 een datarapportage uitgebracht, waarna in de tweede helft van 2016 een eerste evaluatie van het MEP Bestemming Maasvlakte 2 uitgevoerd zal worden.

LEESWIJZER

Maasvlakte 2 is sinds 2015 in gebruik. Vanaf deze zevende editie van de Integrale Rapportage zal de inhoudelijke informatie over de afspraken aan belang gaan winnen. De informatie over de kwaliteit van de omgeving (lucht, water) in de huidige situatie is overgenomen uit de nulmeting van het MEP Bestemming MV2 (2015) en uit de datarapportage MEP Bestemming MV2 2016.

VERDER LEZEN

Op de website www.maasvlakte2.com leest u meer over de actuele ontwikkelingen. Ook op de websites en in digitale nieuwsbrieven van diverse (overheids-)partijen vindt u hierover informatie.

CONCLUSIE

| | | |
|--------|----------|---|
| PROCES | OP KOERS |  |
|--------|----------|---|

| | | |
|--------|---------|---|
| INHOUD | VOLDOET |  |
|--------|---------|---|

TOELICHTING DE BEIDE STEPPING STONES ZIJN INGERICHT. DE ONTWIKKELING VAN DE NATUUR OP BEIDE STEPPING STONES VERLOOPT CONFORM DE VERWACHTINGEN.

BEOOGDE RESULTATEN

Het creëren van stepping stones en het toestaan van 'tijdelijke natuur' in de haven draagt bij aan de duurzame aanleg en inrichting van het havengebied. Op Maasvlakte 1 en de Europoort vervullen de locaties Papegaaienbek (Kleine Beer) en de Plas van Nol op het Krabbeterrein de functie van stepping stone.

Deze gebieden maken uitwisseling van soorten tussen de duinen van Voorne en de Kapittelduinen ten noorden van de Nieuwe Waterweg mogelijk. In het Afsprakenkader is vastgelegd dat beide stepping stones worden gehandhaafd.

1. ACHTERGROND EN NADERE UITLEG AFSpraak

Een stepping stone, letterlijk vertaald 'stapsteen', is een gebied dat als (tijdelijke) vluchtheuvel voor de natuur fungeert. Stepping stones, meestal beperkt van omvang, maken migratie van planten- en diersoorten tussen grotere, verder uit elkaar gelegen natuurgebieden mogelijk. Ze worden aangelegd of ontstaan spontaan. Bouwterreinen zoals de Maasvlakte oefenen vaak een grote aantrekkingskracht uit op allerlei pioniersoorten. Dat zijn planten en dieren die in staat zijn nieuwe gebieden snel te koloniseren, maar die daar na enige tijd weer uit verdwijnen, bijvoorbeeld doordat het gebied door verdergaande successie niet langer geschikt is als leefgebied. Dergelijke gebieden kunnen vaak – al dan niet tijdelijk – fungeren als stepping stone.

Sommige pioniersoorten genieten een strenge bescherming vanuit de Flora- en faunawet. Nadat zij zich hebben gevestigd, is het niet zonder meer mogelijk een terrein zijn gewenste bestemming te geven. De huidige wet kan dus grondeigenaren ontmoedigen om natuur tot ontwikkeling te laten komen op (tijdelijk) braakliggende terreinen met andere bestemmingen dan natuur. Als oplossing voor dit probleem heeft het Ministerie van Economische Zaken (EZ) de Beleidslijn Tijdelijke Natuur opgesteld. Deze beleidslijn beschrijft wat onder tijdelijke natuur wordt verstaan, waar en hoe het Ministerie van EZ de ontwikkeling daarvan wil stimuleren, en onder welke voorwaarden het ministerie een ontheffing kan verlenen. Zo kan vooraf ontheffing worden verkregen om beschermde soorten op braakliggende terreinen te verwijderen wanneer het terrein een definitieve bestemming krijgt. De natuur profiteert nu toch (tijdelijk) van terreinen zonder dat dit economische gevolgen heeft voor de initiatiefnemer.

2. VERANTWOORDELIJKHEDEN

Het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) is verantwoordelijk voor inrichting en beheer van stepping stones in zijn terreinen. Het pionierkarakter van de natuur waarvoor deze stepping stones worden ingericht, past binnen de Beleidslijn Tijdelijke Natuur.

3. STAND VAN ZAKEN EN ONTWIKKELINGEN

Het natuurbeleid van HbR heeft er mede toe geleid dat zich in het havengebied (openbare ruimtes en Nog Uitgeefbare Terreinen) aanzienlijke natuurwaarden hebben gevestigd, waaronder verschillende beschermde en bedreigde soorten planten en dieren. Dat toont de Havenscan van bureau Stadsnatuur Rotterdam (bSR) aan. HbR heeft een Flora- & faunawet-gedragscode en soortbeschermingsplannen voor strikt beschermde soorten ontwikkeld. Behalve de openbare ruimtes in het havengebied zijn ook de Nog Uitgeefbare Terreinen onderzocht.

Eiland De Kleine Beer is in 2011 ontstaan door het graven van een geul door het toenmalige schiereiland Papagaaienbek. De stepping stone Papegaaienbek wordt daarom tegenwoordig aangeduid als 'Kleine Beer'.

Krabbeterrein en Kleine Beer vallen onder de ontheffing Tijdelijke Natuur die het Ministerie van EZ in 2012 heeft verleend aan HbR. Op grond hiervan kunnen braakliggende terreinen profiteren van zich ontwikkelende natuurwaarden, maar ook getransfor-

meer worden voor hun definitieve bestemming. HbR heeft de ontheffing verkregen op basis van een door bSR opgesteld Managementplan beschermde soorten.

Het nieuwe bestemmingsplan Europoort & Landtong (2013) maakt extra (economische) ontwikkelingen op het Krabbeterrein mogelijk. De stepping stone Plas van Nol (2 ha) ligt op het Krabbeterrein langs de Beerweg. Eventuele herontwikkeling van het Krabbeterrein en uitgifte van percelen zullen deze stepping stone ongemoeid laten.

4. FEITELIJKE RESULTATEN

De Plas van Nol is een waterplas omringd door struweel van vooral duindoorn en wilg. In de grazige delen komen lokaal orchideeën voor, zoals vleeskleurige orchis, moeraswespenorchis, bijenorchis, rietorchis en groenknolorchis. Ook parnassia is in het gebied goed vertegenwoordigd. De struwelen laten het Krabbeterrein als stepping stone fungeren: ze dienen als broed-, foerageer- en rustgebied voor (trek)vogels en als leefgebied voor diverse soorten libellen, dagvlinders en andere kleine dieren.

De grazige en ruige vegetaties worden door jaarlijks maaien in stand gehouden. Daarnaast wordt vuil, dat vanuit de haven het gebied inwaait, verwijderd. HbR inventariseert jaarlijks de natuurwaarden.

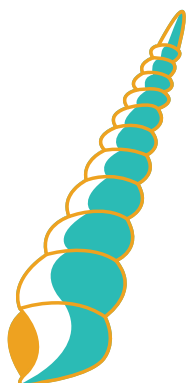


De monitoring van stepping stone De Kleine Beer bestaat uit het jaarrond tellen van de zeehonden en het tellen en ringen van meeuwen. (BRON: WIKIPEDIA)

Eiland De Kleine Beer fungeert als golfbreker, ter bescherming van de grote tankers die bij de LNG-terminal aanmeren, en tegelijk ook als stepping stone. Aanvankelijk wilde HbR het eiland inrichten als vochtige duinvallei, maar er werd in het eerste beheerplan ook rekening gehouden met de ontwikkeling van een droog duingrasland of de vestiging van een meeuwenkolonie. Dat laatste scenario is vanaf 2011 bewaarheid, zodat HbR besloot het beheer hierop af te stemmen. Op het eiland broeden nu ruim 1.000 kleine mantelmeeuwen en zilvermeeuwen. Daarnaast rusten jaarrond enkele tientallen gewone en grijze zeehonden op het noordelijke strandje. Deze ondervinden kennelijk weinig hinder van de Fast Ferry vanuit Hoek van Holland die er op korte afstand langs vaart.

De Kleine Beer wordt eenmaal per jaar, buiten het broedseizoen, gemaaid en ontdaan van vuil. De monitoring bestaat uit het jaarrond tellen van de zeehonden vanaf de Fast Ferry en het tellen en ringen van meeuwen.

Naast bovengenoemde stapstenen bevinden zich op veel meer plekken in het havengebied natuurwaarden (Nog Uitgeefbare Terreinen, leidingstroken, kades en glooiingen). HbR heeft een online natuurwijzer gebouwd, waarop de ruimtelijke verspreiding te zien is van beschermde dier- en plantensoorten in de haven. Per soort is opgenomen welke werkzaamheden mogelijk zijn onder de ontheffingen en vrijstellingen van de Flora- en faunawet die HbR heeft gekregen van het Ministerie van EZ.



Voor een overzicht van te raadplegen bronnen voor het verkrijgen van nadere details kijkt u op pagina 76 en 77.

THEMA BESTEMMING, SUBTHEMA BEREIKBAARHEID MAASVLAKTE 2**SUBDOEL** VERBETERING MODAL SPLIT**OMSCHRIJVING** MAXIMAAL 35% VAN DE CONTAINERS GAAT OVER DE WEG**CONCLUSIE****PROCES** OP KOERS **INHOUD** GEEN OORDEEL
MOGELIJK 

TOELICHTING AFSPRAKEN OVER MAXIMAAL 35% CONTAINERS OVER DE WEG ZIJN VASTGELEGD IN DE CONTRACTEN TUSSEN HET HAVENBEDRIJF EN DE CONTAINER-TERMINALS. DE TERMINALS HEBBEN VOLDOENDE OVERSLAGFACILITEITEN VOOR SPOOR EN BINNENVAART. ER ZIJN NOG GEEN CIJFERS OVER MAASVLAKTE 2, ZODAT EEN INHOUDELIJK OORDEEL NOG NIET MOGELIJK IS.

BEOOGDE RESULTATEN

Deze afspraak beoogt de modal split in het transport van containers van en naar Maasvlakte 2 te verschuiven ('modal shift') naar vervoersmodaliteiten die bereikbaarheid en milieu minder belasten. Het streven voor 2033 is om het achterlandtransport van containers voor hooguit 35% met vrachtwagens te laten plaatsvinden. Een modal shift van wegtransport naar spoor en binnenvaart zorgt voor een betere doorstroming op de weg (lagere I/C verhouding).

1. ACHTERGROND EN NADERE UITLEG AFSpraak

De ingebruikname van Maasvlakte 2 genereert nieuw verkeer, met name door de uitbreiding van de container- en distributiesector. In het MER Bestemming Maasvlakte 2 is onderzocht in hoeverre het gebruik van Maasvlakte 2 gevolgen heeft voor de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefomgevingskwaliteit op en langs de achterlandverbindingen. De bereikbaarheid via de verschillende vervoerswijzen wordt uitgedrukt in de I/C-verhouding. Daarbij staat I voor intensiteit (het aantal vervoersbewegingen) en C voor capaciteit (de breedte van de weg). De hoge I/C-verhouding van wegtransport op diverse wegvakken van de A15 duidt op een verhoogde kans op files en ongevallen.

Uit het MER bleek dat de verkeerseffecten van Maasvlakte 2 voor een belangrijk deel worden bepaald door de modal split: de verdeling van het achterlandtransport van containers over weg, spoor en binnenvaart. Vanwege de flexibiliteit van vrachtwagens en het fijnmazige wegennet kan het vervoer over de weg van en naar de Maasvlakte nooit tot nul worden gereduceerd. In het MER werd een reductie tot maximaal 30 à 40% over de weg als realistisch gezien. Voor de berekening van de gevolgen van het gebruik van Maasvlakte 2 voor bereikbaarheid en leefomgevingskwaliteit is daarom als uitgangspunt gehanteerd dat (in 2033) maximaal 35% van de containers van en naar het achterland over de weg wordt vervoerd.

2. VERANTWOORDELIJKHEDEN

Ontvangers, verladere en redere bepalen zelf hoe ze hun (volle dan wel lege) containers (laten) vervoeren. Terminaloperators kunnen transport per spoor en binnenvaart stimuleren via de inrichting van de terminals. Een modal shift van containervervoer over de weg naar spoor en binnenvaart is niet afdwingbaar via het bestemmingsplan, noch via de vergunning.

Het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) stimuleert de modal shift. Om het aandeel van transport via de weg te beperken tot 35% in 2033, heeft HbR voorwaarden opgenomen in de contracten met de containerbedrijven die zich op Maasvlakte 2 hebben gevestigd. Ook stimuleert HbR modal shift door innovatieve logistieke concepten te faciliteren.

3. STAND VAN ZAKEN EN ONTWIKKELINGEN

De terminals op Maasvlakte 2 zijn ingericht voor de beoogde modal shift, want zij zijn maximaal ontsloten voor binnenvaart en railverkeer. Ook het aansluitende spoor- en vaarwegennet is toereikend. HbR heeft afspraken gemaakt met de containerbedrijven op Maasvlakte 2 dat (op termijn) maximaal 35% van de containers over de weg zal worden afgevoerd (streefdatum: 2033). Het ontwerp van de terminals is op dit uitgangspunt gebaseerd.

De containerbedrijven op Maasvlakte 2, APM Terminals (APMT) en Rotterdam World Gateway (RWG), zijn in 2015 operationeel geworden. In hun vergunningen is vastgelegd dat zij moeten rapporteren over de wijze waarop containers worden vervoerd van en naar het achterland.

4. FEITELIJKE RESULTATEN

De terminals op Maasvlakte 2 waren op de peildatum net in bedrijf. De overslagvolumes waren daardoor nog zeer gering. De eerste rapportages van de terminaloperators over volumes en modal split zullen begin 2017 uitkomen.

In het achterlandtransport van containers van en naar de hele Rotterdamse haven, heeft wegvervoer het grootste aandeel (50% in 2013), gevolgd door binnenvaart (38%) en spoor (12%). Voor Maasvlakte 1 was het beeld wat gunstiger: in 2015 ging 46,4 % van de containers over de weg, een lichte stijging van respectievelijk 0,8% ten opzichte van 2014 en 1,2% ten opzichte van 2013. Het aandeel binnenvaarttransport daalde iets, door een mix van factoren: capaciteitsproblemen voor binnenvaartschepen op de terminals van Maasvlakte 1, de lage waterstand op de Rijn in de zomer van 2015 en de relatief lage brandstofprijzen voor vrachtwagens.



Burgemeester Ahmed Aboutaleb en RWG-directeur Ronald Lughthart bij de openingshandeling van Rotterdam World Gateway (RWG). (BRON: ROTTERDAM WORLD GATEWAY)

Desondanks is het aandeel containertransport over water tussen 1995 en 2015 procentueel sterk toegenomen. Nieuwe binnenvaartterminals langs de Nederlandse hoofdvaarwegen, samen met de verbetering van de binnenvaartvoorzieningen in de Rotterdamse haven, resulteerden in een verschuiving naar meer vervoer over water. In mei 2015 is het Container Transferium Alblasterdam in gebruik genomen.

Positief voor het goederenvervoer via de Betuwelijn is het Duitse besluit uit 2014 om een derde spoor aan te leggen tussen Emmerich en Oberhausen. De oplevering is voorzien voor 2022. Met deze capaciteitsuitbreiding kunnen railvervoerders hun Europese bestemmingen beter bedienen. Naar verwachting zal tussen nu en 2020 het vervoer van containers over het spoor aantrekkelijker worden door liberalisering en meer concurrentie. Naast de Betuwelijn zijn langs doorgaande Europese verkeersassen inland rail terminals ontstaan. Deze terminals faciliteren het goederenvervoer per spoor van en naar Rotterdam.

De stalen Calandbrug uit 1969 is in 2020 aan technische vernieuwing toe. De brug is een belangrijk verkeersknooppunt: al het treinverkeer van en naar Europoort en de Maasvlakte rijdt er overheen. Bovendien vormt de brug de enige toegangspoort voor de zeescheepvaart van en naar de Britanniëhaven en vormt bovendien een doorgaande wegverbinding voor auto- en vrachtverkeer. De brug moet regelmatig open voor het scheepvaartverkeer dat voorrang heeft. Door de verwachte toename van het aantal passerende schepen én treinen ontstaat hier op termijn een capaciteitsprobleem. Het Ministerie van IenM heeft daarom besloten het spoor te verleggen naar het zogenoemde Theemswegtracé, zodat scheepvaart- en treinverkeer elkaar vanaf 2020 niet meer kruisen. De brug voor het wegverkeer blijft liggen en wordt gerenoveerd.



Voor een overzicht van te raadplegen bronnen voor het verkrijgen van nadere details kijkt u op pagina 76 en 77.

THEMA BESTEMMING, SUBTHEMA BEREIKBAARHEID MAASVLAKTE 2
SUBDOEL MINIMALISEREN VERVOERSBEWEGINGEN
OMSCHRIJVING BEREIKBAARHEID STRAND PER OPENBAAR VERVOER

**CONCLUSIE**

PROCES VERVALLEN 

INHOUD VERVALLEN 

TOELICHTING DE BEREIKBAARHEID VAN HET NIEUWE RECREATIESTRAND OP MAASVLAKTE 2 PER OPENBAAR VERVOER IS NIET GEREGLD. ONDERZOEK NAAR DE HAALBAARHEID VAN EEN SEIZOENSVERBINDING HEEFT UITGEWEZEN DAT DEZE AFSpraak NIET KAN WORDEN GEREALISEERD.

BEOOGDE RESULTATEN

Op 5 april 2007 nam de Rotterdamse gemeenteraad een motie aan waarin het college van B & W werd verzocht te overleggen met de stadsregio over een openbaarvervoersverbinding naar het recreatiestrand van Maasvlakte 2 vanaf de zomer van 2013.

De motie was bedoeld om het aantal (auto)vervoersbewegingen van en naar dit strand zoveel mogelijk te beperken, de luchtkwaliteit te beschermen en het strand voor iedereen bereikbaar te houden. In het Afsprakenkader Visie en Vertrouwen is opgenomen dat het strand vanaf de opening (voorzien in 2013) bereikbaar moet zijn met het openbaar vervoer

1. ACHTERGROND EN NADERE UITLEG AFSpraak

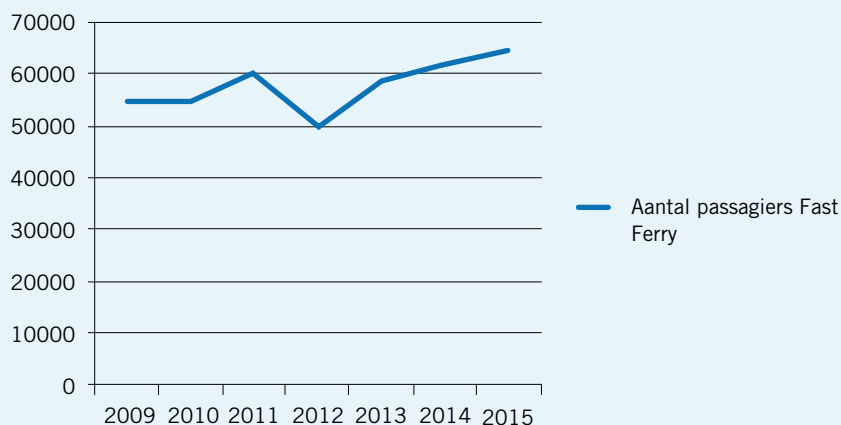
Maasvlakte 2 sluit direct aan op de huidige Maasvlakte. Daardoor is het voormalige Slufterstrand grotendeels verdwenen. Deze locatie was nooit officieel bestemd voor recreatie, maar werd in de loop van de tijd wel erg populair. Bij de aanleg van Maasvlakte 2 is een nieuw strand gecreëerd. In het bestemmingsplan Maasvlakte 2 heeft dit nieuwe strand (als onderdeel van de zachte zeewering) een recreatiefunctie, met in het zuidwesten een intensief deel en ten noorden daarvan een extensief deel. Naar verwachting zal dit nieuwe strand op zomerse dagen zo'n 10.000 bezoekers trekken (vergelijkbaar met het voormalige Slufterstrand).

2. VERANTWOORDELIJKHEDEN

Het havengebied valt in het ov-concessiegebied Voorne-Putten. De stadsregio Rotterdam was tot de opheffing in 2015 concessieverlener voor het openbaar vervoer in de regio. De Metropoolregio heeft deze verantwoordelijkheid met ingang van 1-1-2015 overgenomen. De regiogemeenten inclusief Rotterdam zitten in het bestuur van de Metropoolregio.

3. STAND VAN ZAKEN EN ONTWIKKELINGEN

Connexxion (houder van de concessie voor de periode 2009-2018) onderhield tot en met 10 december 2011 een busverbinding, lijn 113, van de Fast Ferry-steiger op Maasvlakte 1 via het informatiecentrum FutureLand naar Oostvoorne en Brielle. De lijn was bedoeld voor werknemers van bedrijven op de Maasvlakte en voor recreatieve reizigers. De toenmalige stadsregio concludeerde in 2011 echter dat deze buslijn vanwege de lage bezettingsgraad niet levensvatbaar was en heeft de lijn daarom eind 2011 opgeheven. Er zijn op dit moment geen plannen voor nieuwe buslijnen naar het recreatiestrand van Maasvlakte 2, en ook niet voor het doortrekken van de bestaande buslijnen.

Aantal passagiers Fast Ferry

Ontwikkeling aantal passagiers Fast Ferry 2009 – 2015 (BRON: RET)

Sinds september 2008 heeft de RET een Fast Ferry tussen Hoek van Holland Haven en Europoort/Maasvlakte in de vaart. De Nieuwe Prins, zoals de Fast Ferry heet, is een snelle catamaran die plaats biedt aan 130 passagiers. Op het achterdek kunnen 30 fietsen mee, die gratis worden vervoerd.



Recreatieve fietsers bij Fast Ferry Rotterdam Hoek van Holland. (BRON: ROEL DIJKSTRA)

4. FEITELIJKE RESULTATEN

Voorjaar 2012 is het eerste deel van het nieuwe recreatiestrand opengesteld. Dit was een jaar eerder dan gepland. Op het moment van opening was er geen ov-verbinding met het strand. De Tafel van Borging heeft begin 2013 de stadsregio en de gemeente Rotterdam geadviseerd om te onderzoeken in hoeverre een seizoensverbinding rendabel te exploiteren zou zijn. De gemeente Rotterdam heeft later dat jaar aan de Tafel van Borging aangegeven dat het onwaarschijnlijk is dat de exploitatie van een dergelijke verbinding rendabel te maken is. De gemeenteraad van Rotterdam beschouwde de motie uit 2007 daarmee als afgehandeld. Aan de hand van dit onderzoek heeft de gemeente, samen met de stadsregio Rotterdam, een schriftelijke reactie opgesteld met dezelfde strekking.

De Tafel van Borging heeft de stelling dat de lijn niet rendabel te exploiteren is, op 13 november 2013 onderschreven, zodat deze afspraak wordt aangemerkt als afgedaan.

In 2015 had de Fast Ferry, tussen half februari en eind oktober, op doordeweekse dagen 14 afvaarten per dag en in het weekend 11. In de wintermaanden is de bezetting matig. De groep forensen die gebruikmaakt van de ferry voor woon-werkverkeer, blijft beperkt. Daarom heeft de Fast Ferry in de periode van eind oktober tot medio februari 8 doordeweekse afvaarten en is er geen weekenddienst. De piek wordt nog steeds gevormd door de recreatieve fietsers in het voorjaar en de zomer.

In de jaren 2009-2015 stegen de jaarlijkse aantallen passagiers van 50.000 naar 64.670 (behoudens een kleine dip in 2012). De trend is dus nog steeds een opgaande.

Voor een overzicht van te raadplegen bronnen voor het verkrijgen van nadere details kijkt u op pagina 76 en 77.

infoblad 15

PEILDATUM: 01-07-2016

THEMA BESTEMMING, SUBTHEMA BEREIKBAARHEID MAASVLAKTE 2
SUBDOEL ADEQUATE BEREIKBAARHEID DOOR O.A. OPTIMALISERING DOORSTROMING A15
OMSCHRIJVING OPTIMALISEREN DOORSTROMING A15

CONCLUSIE**PROCES** OP KOERS **INHOUD** VOLDOET **TOELICHTING** DE VERBREDING A15 KWAM NAGENOEG VOLGENS DE INITIËLE PLANNING GEREED.**BEOOGDE RESULTATEN**

In het Convenant Visie en Vertrouwen is, binnen het thema Bestemming, vastgelegd dat de bereikbaarheid van Maasvlakte 2 over weg, spoor en water adequaat wordt geregeld. Eén van de subdoelen is een optimale doorstroming van het verkeer op de A15, vastgelegd in afspraak 15. Doorstroming en veiligheid worden verbeterd door de aanleg van extra rijstroken met een totale lengte van 85 kilometer. Op de plaats van de huidige Botlekbrug over de Oude Maas komt bovendien een nieuwe, grotere hefbrug. Deze nieuwe Botlekbrug moet ervoor zorgen dat schepen van twee kanten tegelijkertijd onder de brug door kunnen. De brug hoeft dan minder vaak open en veroorzaakt dus minder hinder voor scheepvaart- en wegverkeer. De planning voorzag in een oplevering van de verbrede A15 per 31 december 2015.

1. ACHTERGROND EN NADERE UITLEG AFSpraak

De A15 is de belangrijkste verkeersader voor het Rotterdamse haven- en industriegebied. Jarenlang stond deze rijksweg in de file top-10. Met name het knooppunt Vaanplein (A15/ A29) zorgde voor veel stagnatie. Naar verwachting wordt de A15 nog drukker door het gebruik van Maasvlakte 2, intensivering van het bestaande havengebied en door nieuwe woonwijken en bedrijven op Voorne-Putten en IJsselmonde.

Om de files te verminderen en de verkeersveiligheid te verbeteren, wordt de A15 van Maasvlakte tot en met het Vaanplein verbreed. Daarmee kan de voorziene verkeersgroei tot 2020 worden opgevangen. Doorstromend verkeer leidt tot minder problemen met de luchtkwaliteit dan stagnerend verkeer.

Mede om de Rotterdamse haven en de A15-corridor bereikbaar te houden tijdens de werkzaamheden, hebben de gemeente Rotterdam, stadsregio, Havenbedrijf Rotterdam (HbR) en Ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) in 2008 de Verkeersonderneming opgericht. Deze wil de bereikbaarheid van de haven versterken door het asfalt doelmatiger te gebruiken en werkgevers en werknemers slimmer te laten reizen en werken.

2. VERANTWOORDELIJKHEDEN

De verbreding van de A15 maakt deel uit van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) van het Ministerie van IenM. Rijkswaterstaat is belast met de uitvoering. De Verkeersonderneming is verantwoordelijk voor het bereikbaar houden van de Rotterdamse haven voor, tijdens en na de verbreding van de A15. Zij neemt maatregelen op het gebied van verkeers- en mobiliteitsmanagement.

3. STAND VAN ZAKEN EN ONTWIKKELINGEN

De noodzaak om de A15 te verbreden stond al lang vast. In 2000 is een Trajectnota/MER opgesteld. Het Tracébesluit A15 Maasvlakte - Vaanplein is eind 2010 onherroepelijk geworden. Om het hele project goed te laten verlopen, is in 2008 een bestuursovereenkomst getekend met omgevingspartijen, waaronder HbR. Daarin zijn afspraken vastgelegd over aanlegssnelheid, vormgeving en inpassing. Verbreding en onderhoud voor de twintig jaar daarna kosten 2 miljard euro. Het project is aanbesteed als Design Build Finance Maintain-contract (DBFM). Dit houdt in dat de aannemer de opdracht krijgt voor bouw én (voor langere tijd) onderhoud. Het project is gegund aan het consortium A-Lanes A15, een samenwerking tussen Ballast Nedam, John Laing, Strabag en Strukton.

Ook de Blankenburgtunnel ten westen van Vlaardingen kan bijdragen aan een betere bereikbaarheid van de haven. Deze Nieuwe Westelijke Oeververbinding is opgenomen in de MIRT-verkenning Rotterdam Vooruit. Voorjaar 2015 heeft de ministerraad ingestemd met de financiering van de tunnel. Op 6 april jl. werd het vastgestelde Tracébesluit gepubliceerd en gedurende zes weken ter inzage gelegd. Met een reeks inpassingsmaatregelen komt de minister voor een deel aan de ingediende bezwaren tegemoet.

In het noordelijke Waterweggebied en bij de natuur- en milieubeweging blijft het plan echter omstrepen, onder andere vanwege de impact op Midden-Delfland. Medio mei hebben de natuur- en milieuorganisaties beroep aangetekend bij de Raad van State. Behandeling daarvan wordt eind 2016 of begin 2017 verwacht.

4. FEITELIJKE RESULTATEN

De werkzaamheden startten in 2011. Op 4 februari 2016 heeft minister Schultz van IenM de verbrede A15 feestelijk geopend. De Botlekbrug, met 65 meter de hoogste hefbrug ter wereld, werd al vanaf juli 2015 gefaseerd in gebruik genomen. Fietspaden en nieuw spoor volgen nog. De brug is bedoeld voor vervoer van gevaarlijke stoffen en is bypass voor de Botlektunnel. Door de grotere onderdoorvaarthoogte is het aantal brugopeningen gedaald van 50 naar 20 per dag, wat gunstig is voor weg- en treinverkeer. De brug kwam landelijk wel negatief in het nieuws door de vele storingen (64 tussen juli 2015 en mei 2016) en de Kamervragen hierover.



De doorstroming en de veiligheid van de A15 zijn verbeterd door de aanleg van extra rijstroken. (BRON: MAASVLAKTE2.COM)

Dankzij de projecten Spitscores, Spitsmijden 010 en Wild! Van de Spits van de Verkeersonderneming reden er vanaf 2009 tot en met januari 2016 in de ochtend- en avondspits aanmerkelijk minder auto's op de A15 tussen Vaanplein en Maasvlakte. Met een ander instrumentarium en een omvangrijker werkgebied zet de Verkeersonderneming de komende jaren haar activiteiten voort, onder ander met een Marktplaats voor Mobiliteit. De Anti-filediensten op de Marktplaats voor Mobiliteit bieden automobilisten keuzes om slimmer te reizen. Ook voert de Verkeersonderneming een stimuleringsregeling uit die korting geeft op de aanschaf van een elektrische fiets of scooter.

Congestie op de A15 treedt vooral nog op in de avondspits, als er veel verkeer de haven uit gaat. HbR stelt in zijn jaarverslag 2015 dat in 95% van de avondspitsen de reistijd op de A15 van Maasvlakte naar Vaanplein maximaal 48 minuten mag bedragen. Deze doelstelling is met een score van 97,1% in 2015 ruimschoots gehaald. In december 2015 was de gemiddelde reistijd 26,5 minuten.

Voor een overzicht van te raadplegen bronnen voor het verkrijgen van nadere details kijkt u op pagina 76 en 77.

THEMA BESTEMMING, SUBTHEMA BEPERKING NEGATIEVE EFFECTEN OP DE OMGEVING

SUBDOEL LUCHTKWALITEIT CONFORM WET LUCHTKWALITEIT

OMSCHRIJVING MAASVLAKTE 2 VOLDOET AAN LUCHTKWALITEITSEISEN

CONCLUSIE

PROCES OP KOERS 

INHOUD VOLDOET 

TOELICHTING DE UITVOERING VAN DE OVEREENKOMST LUCHTKWALITEIT MAASVLAKTE 2 LIGT OP SCHEMA. DE EERSTE MAATREGELEN ZIJN UITGEVOERD. DE EFFECTPROGNOSES OVER 2010, 2011 EN 2012 TONEN AAN DAT HET (GEAMENDEERDE) MAATREGELENPAKKET NOODZAKELIJK EN ADEQUAAT IS.

BEOOGDE RESULTATEN

Het Afsprakenkader stelt dat de effecten van het gebruik van Maasvlakte 2 moeten voldoen aan het hoofdstuk luchtkwaliteits-eisen uit de Wet Milieubeheer. Bron- en effectgerichte maatregelen dienen verslechtering van de luchtkwaliteit in overschrijdingsgebieden te beperken. Veel maatregelen zijn vastgelegd in OLMV2 en in regionale en gemeentelijke actieprogramma's.

1. ACHTERGROND EN NADERE UITLEG AFSpraak

In het MER Bestemming Maasvlakte 2 zijn de gevolgen van het gebruik van Maasvlakte 2 op de luchtkwaliteit onderzocht, met de nadruk op NO_x en fijnstof. Uit (aanvullende) rapporten uit 2007 en 2008 bleek dat de ontwikkelingen die het bestemmingsplan Maasvlakte 2 mogelijk maakt, plaatselijk kunnen leiden tot normoverschrijding. Om hierop tijdig te anticiperen, is in 2008 de Overeenkomst Luchtkwaliteit Maasvlakte 2 (OLMV2) gesloten. Contractpartijen zijn het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM), de gemeente Rotterdam, het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) en de havenmeester van Rotterdam.

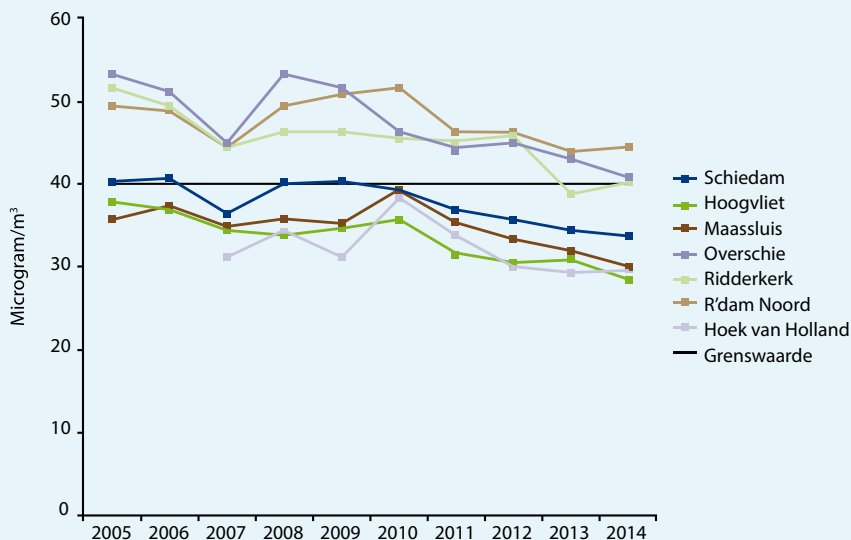
De maatregelen van OLMV2 waren:

- verbod op motoren in de binnenvaart die niet aan de CCR2-norm voldoen (vanaf 2025);
- korting op het havengeld voor schepen met 'schone' motoren;
- stimulering van schone dieselmotoren (VERS-regeling);
- snelheidsreductie van de binnenvaart op drie vaarwegtrajecten;
- instelling van een milieuzone voor vrachtwagens op de Maasvlakte;
- plaatsing van schermen langs wegen bij tunnelmonden.

2. VERANTWOORDELIJKHEDEN

Via de (omgevings)vergunningen worden eisen gesteld aan de emissies van bedrijven die zich vestigen op Maasvlakte 2. De provincie Zuid-Holland en de gemeente Rotterdam zijn hiervoor bevoegd gezag. De OLMV2 legt vast wie verantwoordelijk is voor welke maatregelen, wanneer die plaats gaan vinden en wie die betaalt.

Stikstofdioxide



Bron: DCMR

De ontwikkeling van de gemeten concentraties NO₂ op diverse meetpunten in het Rijnmondgebied.

3. STAND VAN ZAKEN EN ONTWIKKELINGEN

De uitvoering van OLMV2 loopt op schema. Een verbod op binnenvaartschepen met vuile dieselmotoren ligt vast in de havenbeheersverordening van Rotterdam (art. 13.2). Het havengeld voor niet-CCR2 schepen is vanaf 2012 verhoogd. De extra inkomsten gaan naar het innovatiefonds van het Expertise- en Innovatiecentrum Binnenvaart (EICB). Daarnaast is per 1-1-2014 een milieuzone voor vrachtwagens op de Maasvlakte van kracht. De afgelopen jaren is OLMV2 op onderdelen aangepast. In 2012 heeft de gemeenteraad van Rotterdam een bestemmingsplanwijziging en een eerste addendum OLMV2 vastgesteld. VERS is vervangen door een stimuleringsregeling Schone binnenvaart en duurzame logistiek. Ook de milieuzone-eisen voor vrachtverkeer zijn aangepast.

De geamendeerde maatregelen zijn, rekening houdend met de afschrijvingssystematiek van transportbedrijven, getoetst op effectiviteit. Vrachtverkeer van en naar de milieuzone Maasvlakte moet nu voldoen aan de emissienorm Euro VI of Euro V indien ze nieuw op kenteken staan en niet ouder zijn dan zeven jaar. In 2013 heeft de Rotterdamse raad het tweede addendum vastgesteld. De beperking van de vaarsnelheid op de Oude Maas verviel daarmee.

Ter toetsing of de OLMV-maatregelen nog voldoen stelt HbR samen met IenM, gemeente Rotterdam en Rijkswaterstaat vanaf 2010 vijfjaarlijks een effectprognose op. Op verzoek van de Tweede Kamer is dit ook in 2011 en 2012 gebeurd. Uit de effectprognose 2015 / 2016 zal blijken of de maatregelen nog steeds voldoen.

Uitstoot van vervuilende stoffen door scheepvaartverkeer krijgt momenteel meer aandacht. Mondiaal zijn door de International Maritime Organization (IMO) via MARPOL annex VI verdragsafspraken gemaakt over het terugbrengen van het zwavelgehalte in scheepsbrandstoffen. Zo mag scheepsbrandstof die gebruikt wordt binnen Emission Control Areas (o.a. Noordzee en Oostzee) per 1 januari 2015 niet meer dan 0,1% zwavel bevatten, tenzij toegestane emissiebehandelingssystemen nageschakeld zijn. Het oude 'Subsidieprogramma innovaties duurzame binnenvaart' (IDB) verviel op 1 juli 2015. IenM heeft voor 2016 en 2017 een nieuwe subsidieregeling ingesteld van € 200.000, uitgevoerd door het Expertise- en Innovatiecentrum Binnenvaart (EICB).

4. FEITELIJKE RESULTATEN

Vanaf 2014 gelden (vaar)snelheidsbeperkingen, gemiddeld 20%, op de trajecten Nieuwe Maas en Hartelkanaal, tot uiterlijk 1 januari 2025. In april 2016 is de havenmeester gestart met het handhaven. Ook is vanaf 2014 op de Maasvlakte de milieuzone voor vrachtwagens van kracht. Rotterdam controleert op kenteken en beboet overtredingen per 1 april 2015. Beide containerterminals op Maasvlakte 2 werken met elektrisch materieel. NO_x-emissies als gevolg van het gebruik van Maasvlakte 2 komen vooral van meer weg-en scheepvaartverkeer. MEP Bestemming Maasvlakte 2 volgt die ontwikkeling.

De gemiddelde Rijnmondse luchtkwaliteit verbeterde de afgelopen tien jaar licht. De jaargemiddelde concentraties van NO_x en fijnstof (PM₁₀) dalen gestaag. Oorzaken zijn een dalende achtergrondconcentratie (bijdrage uit het buitenland) en dalende emissies van industrie en verkeer. Knelpunten (of bijna-knelpunten) bevinden zich langs enkele snelwegen en langs drukke binnenstedelijke wegen. Voor PM₁₀ werden in 2015 de grenswaarden niet meer overschreden.

Sinds 2010 geldt in de hele haven op openbare ligplaatsen met walstroomvoorzieningen een generatorverbod voor reguliere binnenschepen. Walstroomvoorzieningen voor zeeschepen blijken vooralsnog niet haalbaar (zie MEP+).

In 2015 scoorden 1.786 scheepsbezoeken (6% van het totaal aantal bezoeken aan de Rotterdamse haven) voldoende punten (31) op de Environmental Shipping Index voor korting op het havengeld. Vanaf 2015 verdubbelt HbR die korting wanneer schepen ook minder NO_x uitstoten, bijvoorbeeld door het gebruik van vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof of door grote katalysatoren. Bovendien geeft HbR extra korting aan zeeschepen die in Rotterdam LNG bunkeren. LNG-gebruik leidt tot grote emissiereducties. Zo vermindert de uitstoot van stikstof, zwavel, fijnstof en CO₂ respectievelijk met 85, 100, 100 en 20%.



Voor een overzicht van te raadplegen bronnen voor het verkrijgen van nadere details kijkt u op pagina 76 en 77.

infoblad 18 & 19

PEILDATUM: 01-07-2016

CONCLUSIE

PROCES OP KOERS 

INHOUD VOLDOET 

BEOOGDE RESULTATEN

In het convenant Visie en Vertrouwen is afgesproken om de negatieve effecten van het gebruik van Maasvlakte 2 op de omgeving, waaronder ook de geluidsbelasting, zoveel mogelijk te beperken. Het beoogde resultaat van afspraak 18 is dat geluid afkomstig van bedrijfsactiviteiten op Maasvlakte 2 binnen de geluidscontour blijft, dat wil zeggen binnen de 50 dB(A)-geluidszone van Maasvlakte 2. Afspraak 19 gaat over geluid van weg- en spoorverkeer: dit moet bij geluidsgevoelige objecten op Maasvlakte 2 binnen de voorkeursgrenswaarden van 48 dB L_{den} voor wegverkeer en 55 dB L_{den} voor spoorverkeer blijven.

THEMA BESTEMMING, SUBTHEMA BEPERKING NEGATIEVE EFFECTEN OP DE OMGEVING

SUBDOEL GELUID BLIJFT BINNEN DE GELUIDSCONTOUR

OMSCHRIJVING HET GELUID VAN MAASVLAKTE 2 BLIJFT BINNEN DE 50 DB(A)-GELUIDSZONE EN, BIJ GEVOELIGE OBJECTEN, BINNEN DE VOORKEURSGRENSWAARDEN

TOELICHTING DE BEREKENDE GELUIDSPRODUCTIE VAN DE EERSTE BEDRIJVEN OP MAASVLAKTE 2 VALT RUIM BINNEN DE ZONECONTOUR. OP MAASVLAKTE 2 ZELF ZIJN VOORALSNOG GEEN GEVOELIGE BESTEMMINGEN GEPLAND.

1. ACHTERGROND EN NADERE UITLEG AFSpraak

Het bestemmingsplan Maasvlakte 2 maakt activiteiten mogelijk die geluidsbelasting en geluidhinder kunnen veroorzaken. Geluidsbelasting ontstaat door bedrijfsactiviteiten en transportbewegingen, en door cumulatie van bronnen. In de Wet geluidhinder (Wgh) staan grenswaarden voor verschillende bronnen. Deze normen gelden voor geluidsniveaus bij geluidsgevoelige objecten, zoals woningen.

Het MER Bestemming Maasvlakte 2 concludeerde dat het aantal woningen met een te hoge geluidsbelasting door industrielawaai niet significant zal toenemen. Ook bleek dat er geen woningen zullen zijn waar de geluidsbelasting door industriële activiteiten op Maasvlakte 2 hoger wordt dan 50 dB(A). Wel voorspelde het MER een toename van het aantal woningen binnen de 48 dB-contour langs de achterlandverbindingen, een lichte toename van het aantal geluidsgehinderden in de regio en een toename van het geluidsbelaste oppervlak in het stiltegebied van Voornes Duin. De verwachting is overigens dat de komende twee decennia het aantal woningen in Rijnmond met een geluidsbelasting hoger dan de voorkeursgrenswaarde geleidelijk afneemt, door de inzet van stiller spoormaterieel, de aanleg van stil asfalt en het gebruik van stillere banden en motoren.

2. VERANTWOORDELIJKHEDEN

Geluidsmaatregelen bij individuele bedrijven worden opgenomen in de vergunningen voor die inrichtingen. De provincie Zuid-Holland en de gemeente Rotterdam zijn hiervoor bevoegd gezag.

Een andere manier om het geluid van (weg)transport te verminderen is het sturen op de modal split (zie infoblad 11). In de exploitatiecontracten die het Havenbedrijf Rotterdam afsluit met de bedrijven zijn afspraken gemaakt over de modal split, maar die zijn vooral gericht op het bereikbaar houden van de haven. Daarnaast trad in 2012 nieuwe geluidwetgeving in werking (Swung-1). Daarbij worden geluidsproductieplafonds (maximale geluidsbelasting) vastgelegd. De wegbeheerders moeten deze plafonds monitoren en handhaven.

3. STAND VAN ZAKEN EN ONTWIKKELINGEN

De Rotterdamse haven- en industrieterreinen zijn gezoneerd volgens de Wgh. Buiten de zonegrenzen mag het geluidsniveau van alle bedrijven samen niet hoger zijn dan 50 dB(A). Ook Maasvlakte 2 heeft op grond van de Wgh een zonecontour gekregen. Deze is vastgelegd in het bestemmingsplan en ingevoerd in het Informatiesysteem Industrielawaai, het zogenoemde 'I²'-systeem. Met I² kan de geluidsruimte binnen een zone effectief worden beheerd, onder andere bij de verlening van vergunningen. Bij de start van de containerbedrijven op Maasvlakte 2 blijft de geluidsbelasting ruim binnen de planologisch toegestane geluidszone. Dit wordt gemonitord met behulp van I².

De cumulatie van industrielawaai uit de Rotterdamse haven veroorzaakt hinder; met name in de gemeente Westvoorne en in Hoek van Holland is sprake van overlast. Volgens metingen blijft de geluidsbelasting in beide plaatsen onder de gestelde grenswaarde.

De verwachte geluidseffecten door de toename van vrachtverkeer en goederentreinen zijn vooral het gevolg van lawaai op bruggen en viaducten. Bij de vervoerders op de Haven-spoorlijn lopen programma's om het materieel om te bouwen. LL-remblokken kunnen zonder aanpassing van het remsysteem de klassieke gietijzeren blokken vervangen. Een goederenwagon met LL-blokken is tot 8 dB stiller dan een wagon met traditionele remblokken. Nieuwer materieel (vanaf bouwjaar 2001) wordt uitgerust met een aangepast remsysteem en een ander type kunststof remmen (K). De Duitse spoorvervoerder DB Cargo (voorheen DB Schenker) is hierin het verst.

De invoering van geluidsproductieplafonds voor de rijksinfrastructuur (Swung-1) is in 2012 geregeld via een nieuw hoofdstuk in de Wet milieubeheer. Swung-2 gaat betrekking hebben op provinciale en gemeentelijke wegen, en ook op industrielawaai. Swung 2 wordt geïmplementeerd in de nieuwe Omgevingswet. Swung is bedoeld om omwonenden van infrastructuur en bedrijven beter te beschermen tegen een geleidelijke toename van geluid.



De geluidscontour van Maasvlakte 2 valt over de Noorderpier van Hoek van Holland.

(BRON: ENNO DE WITT)

Medio 2015 hebben de gemeente Westvoorne, het Havenbedrijf Rotterdam en de DCMR een overeenkomst gesloten voor de realisatie van een geluidmeetnet op Voorne, de Maasvlakte en in Europoort. In januari 2016 is dat meetnet in werking getreden, voor de duur van een jaar. Het doel van het meetnet is het opsporen van die geluidsbronnen in de haven waarvan mensen in de gemeente Westvoorne de meeste hinder ondervinden. In de loop van 2016 wordt een inschatting gemaakt of specifieke bronnen te identificeren zijn en of het treffen van maatregelen mogelijk is. Begin 2017 zijn de definitieve meetresultaten bekend.

4. FEITELIJKE RESULTATEN

De actuele geluidbelasting vanwege alle bedrijvigheid op Maasvlakte 2 (APM-T, RWG, Allseas, Start en SIF) samen bedraagt op de zonegrens op het midden van de Brielse Gatdam 38 dB(A). Dit is 12 dB(A) lager dan de grenswaarde van 50 dB(A). Dat betekent dat circa 7% van de geluidruimte binnen de zone benut is. Op het Noorderhoofd in Hoek van Holland is de actuele geluidbelasting 36 dB(A). Dit is 14 dB(A) lager dan de grenswaarde en betekent dat circa 5% van de gereserveerde geluidruimte benut is. Op Maasvlakte 2 zelf zijn geen gevoelige bestemmingen gepland.



Voor een overzicht van te raadplegen bronnen voor het verkrijgen van nadere details kijkt u op pagina 76 en 77.

infoblad 20

PEILDATUM: 01-07-2016

CONCLUSIE**PROCES** OP KOERS **INHOUD** VOLDOET **THEMA** BESTEMMING, SUBTHEMA BEPERKING NEGATIEVE EFFECTEN OP DE OMGEVING**SUBDOEL** EXTERNE VEILIGHEID WORDT ZOVEEL MOGELIJK GEWAARBORGD
OMSCHRIJVING BIJ DE VESTIGING OP MAASVLAKTE 2 VAN BEDRIJVEN MET EEN VEILIGHEIDSCONTOUR WORDT PROVINCIAAL BELEID LEIDEND**TOELICHTING** DE BEDRIJFSACTIVITEITEN OP MAASVLAKTE 2 ZIJN RECENTELIJK GESTART. EXTERNE VEILIGHEID IS VERANKERD IN DE PLANVORMING (VEILIGHEIDSCONTOUR) EN IN DE VERGUNNINGEN VAN DE TERMINALS. DE INRICHTING VAN EN FACILITEITEN BIJ HET RECREATIESTRAND ZIJN ZODANIG DAT HET AANTAL BEZOEKERS PER DAG NIET BOVEN DE 10.000 ZAL KOMEN.**BEOOGDE RESULTATEN**

In het convenant Visie en Vertrouwen is afgesproken om de negatieve effecten van het gebruik van Maasvlakte 2 op de omgeving te beperken. Daartoe behoren ook de externe veiligheidsrisico's. Overschrijding van de wettelijke norm voor plaatsgebonden risico is niet toegestaan. Bij een verandering van het groepsrisico neemt het bevoegd gezag daarover een gemotiveerd besluit.

1. ACHTERGROND EN NADERE UITLEG AFSpraak

Het bestemmingsplan Maasvlakte 2 maakt risicovolle activiteiten mogelijk: chemische industrie, containeroverslag en transport van gevaarlijke stoffen via buisleiding, water, spoor of snelweg. In het MER Bestemming zijn de gevolgen op de externe veiligheid onderzocht. Het MER voorspelde een toename van het plaatsgebonden risico (PR). Dat is de kans per jaar dat een persoon die zich continu en onbeschermd op een bepaalde plaats bevindt, overlijdt als direct gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. De voorspelde toename is logisch: eerder waren er immers geen risicovolle activiteiten. De wettelijke norm voor PR is 1 op de miljoen (10^{-6}).

Het nieuwe recreatiestrand langs Maasvlakte 2 (zie ook infoblad 13) bestaat uit een extensief en een intensief deel. Volgens het Bevi (Besluit externe veiligheid inrichtingen) is strand een beperkt kwetsbaar object. De gemeente Rotterdam heeft het intensieve strand echter als 'kwetsbaar' aangewezen vanwege de mogelijk grote aantallen bezoekers (10.000 op een zomerse dag) en de beperkte ontsluiting. PR 10^{-6} -contouren over kwetsbare objecten zijn wettelijk niet toegestaan.

Naast PR is het groepsrisico (GR) relevant. GR is de kans per jaar dat een groep personen van een bepaalde grootte (bijvoorbeeld 10, 100 of 1.000 personen) tegelijk slachtoffer wordt van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Voor GR bestaat geen wettelijke norm, maar een oriënterende waarde. Volgens het toenmalige CHAMP-beleid van de provincie Zuid-Holland (2003 – 2014) moest een toename van het GR worden gemotiveerd. CHAMP stond voor Communicatie/informatie-, Horizon-, Anticipatie-, Motivatie- en Preparatieplicht. De provincie wil dat het GR, op termijn, overal onder de oriënterende waarde komt te liggen. Mits goed geïnformeerd zijn eigen werknemers van een Bevi-bedrijf hiervan uitgezonderd. Volgens het MER leiden de ontwikkelingen die het bestemmingsplan op Maasvlakte 2 toestaat tot een beperkte toename van het groepsrisico. Dit blijft echter wel onder de oriënterende waarde.

2. VERANTWOORDELIJKHEDEN

De gemeente Rotterdam is verantwoordelijk voor het bestemmingsplan Maasvlakte 2 en de daarin opgenomen voorwaarden voor de externe veiligheid. Daartoe heeft de gemeente in 2007 een CHAMP-rapport laten opstellen, in voorbereiding op het bestemmingsplan. Dit is leidend voor het gronduitgiftebeleid van het Havenbedrijf op Maasvlakte 2. De provincie Zuid-Holland en de gemeente Rotterdam zijn bevoegd gezag voor de omgevingsvergunningen van de bedrijven die zich vestigen op Maasvlakte 2. De Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR) is verantwoordelijk voor risicobeheersing, incidentbestrijding en crisisbeheersing.

3. STAND VAN ZAKEN EN ONTWIKKELINGEN

Bij het opstellen van het bestemmingsplan heeft de gemeente Rotterdam rekening gehouden met het intensieve recreatiestrand: bedrijven met de grootste risico's zijn niet toegestaan in de buurt van dit strand.

In het kader van de nieuwe havenbestemmingsplannen heeft de gemeente Rotterdam in februari 2014 een veiligheidscontour voor Maasvlakte 1 en 2 samen vastgesteld. Die contour vormt een belangrijk kader voor zowel de vergunningverlening als voor de toetsing van ruimtelijke ontwikkelingen. Bij de vergunningverlening voor risicovolle activiteiten of bedrijven toetst het bevoegd gezag of de PR-risicocontour van het individuele bedrijf binnen deze veiligheidscontour ligt. Het intensieve recreatiestrand ligt buiten de veiligheidscontour van Maasvlakte 2. PR-contouren van individuele bedrijven vallen dus niet over het strand. Het extensieve strand, geen kwetsbare bestemming, valt wel binnen de veiligheidscontour.



Het intensieve recreatiestrand van Maasvlakte 2 ligt buiten de veiligheidscontour. (BRON: DCMR)

Rijksoverheid, gemeenten en provincies hebben een Basisnet vastgesteld voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, zowel over de weg, over het spoor als via het water. Dat is op 1 april 2015 in werking getreden. Het Basisnet geeft aan over welke routes gevaarlijke stoffen mogen worden vervoerd. Bij de vaststelling van het Basisnet is rekening gehouden met de kwetsbare bestemmingen in de omgeving van infrastructuur, zoals het recreatiestrand van Maasvlakte 2.

4. FEITELIJKE RESULTATEN

Met de vaststelling van de veiligheidscontour Maasvlakte 1 en Maasvlakte 2 is externe veiligheid stevig verankerd in de planvorming. De PR-contouren van beide nieuwe containerbedrijven op Maasvlakte 2 overschrijden deze veiligheidscontour niet. De enige kwetsbare bestemming op Maasvlakte 2, het intensieve recreatiestrand, is daarmee gevrijwaard van ontoelaatbare risico's. In verband met het GR in het kader van de Monitoring Maasvlakte 2 wordt gevolgd of het extensieve recreatiestrand gaandeweg niet steeds intensiever wordt gebruikt.

In het kader van een duurzame ontwikkeling van Maasvlakte 2 willen provincie en rijk windmolens op de zeeoever mogelijk maken. Voor turbines op de harde zeeoever hebben IenM en Rijkswaterstaat een tender in voorbereiding (ca. 30 MW). Bij het project wordt rekening gehouden met de veiligheid en stabiliteit van de zeeoever, ecologische ruimte, ontwikkeling van havenactiviteiten en recreatiemogelijkheden. Voor een windpark op de zachte zeeoever (ca. 80 MW) is de situatie gevoeliger, door veiligheidsvoorschriften en recreatief gebruik van het gebied. Rijkswaterstaat voert onderzoek uit naar de mogelijkheden. Het Havenbedrijf werkt mee aan dit onderzoek (Zie MEP+ voor meer info).

Uit CBS-cijfers blijkt dat het vervoer van gevaarlijke stoffen per binnenvaartschip aan een opmars bezig is: 40% van de gevaarlijke stoffen werd in 2014 vervoerd over het water, tegen 31% in 2005. Vooralsnog biedt het Basisnet vaarwegen hiervoor voldoende ruimte.

Voor een overzicht van te raadplegen bronnen voor het verkrijgen van nadere details kijkt u op pagina 76 en 77.

infoblad 22

PEILDATUM: 01-07-2016

CONCLUSIE**PROCES** OP KOERS **INHOUD** VOLDOET **THEMA** BESTEMMING, SUBTHEMA BEPERKING NEGATIEVE EFFECTEN OP DE OMGEVING**SUBDOEL** WATERKWALITEIT WORDT BESCHERMD**OMSCHRIJVING** BEPERKING NEGATIEVE EFFECTEN MAASVLAKTE 2 OP OPPERVLAKTEWATER**TOELICHTING** DE LOZING VAN KOELWATER OP DE HAVENBEKKENS VAN MAASVLAKTE 2 BLIJFT RUIM BINNEN AANNAMES UIT HET MER. HET GEBRUIK VAN ORGANOTIN-VERBINDINGEN IS VERBODEN. LOOD WORDT NIET IN CONCENTRATIES BOVEN DE NORM AANGETROFFEN.**BEOOGDE RESULTATEN**

In afspraak 22 van het Afsprakenkader is vastgelegd dat de waterkwaliteit wordt beschermd en de effecten van Maasvlakte 2 op de kwaliteit van het oppervlaktewater worden beperkt. Die bescherming, zowel chemisch als thermisch, moet worden gewaarborgd door specifieke maatregelen in de Waterwetvergunningen van bedrijven, met name chemische bedrijven en elektriciteitscentrales. Daarnaast wordt de chemische kwaliteit van het oppervlaktewater beïnvloed door emissies van schepen.

1. ACHTERGROND EN NADERE UITLEG AFSpraak

Het MER Bestemming geeft aan dat de industriële en maritieme activiteiten op Maasvlakte 2 effecten kunnen hebben op de chemische en thermische kwaliteit van het oppervlaktewater. De chemische kwaliteit van het water in de havenbekkens van Maasvlakte 2 wordt beïnvloed door lozingen van afvalwater van schepen en als gevolg van bedrijfsactiviteiten.

Het MER voorspelde een effect voor organotinverbindingen en lood, als gevolg van de verwachte toename van het aantal bezoekende schepen. Organotin werd vroeger gebruikt in coatings van scheepsrompen. Deze zogenoemde antifouling gaat aangroei van zeeorganismen tegen. Organotin veroorzaakt hormonale effecten bij zeedieren. Lood kan vrijkomen uit het schroefasvet van schepen.

De thermische kwaliteit van het water wordt beïnvloed door warmwaterlozingen. Door de uitbreiding van de energiecentrales op Maasvlakte 1 nemen de behoefte aan koelwater en het volume aan warmwaterlozingen toe. Het warme koelwater werd vroeger direct op de Noordzee geloosd. Met de komst van Maasvlakte 2 wordt dit nu geloosd op een gedeeltelijk afgesloten havenbekken. Dat zou kunnen leiden tot een significant hogere watertemperatuur en ongewenste algenbloei. De ecologische betekenis van havenbekkens is overigens beperkt.

2. VERANTWOORDELIJKHEDEN

Het belangrijkste kader voor het beoordelen van de kwaliteit van het water in de havenbekkens van Maasvlakte 2 is de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW). Deze schrijft voor dat het oppervlaktewater per 2015 van goede kwaliteit moet zijn. Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor de kwaliteit van de rijkswateren grenzend aan Maasvlakte 2 en voor de waterwetvergunningen van bedrijven.

Emissies van schepen kunnen alleen in internationaal verband worden gereguleerd, bijvoorbeeld via de EU of de International Maritime Organization (IMO). De havenmeester houdt toezicht op de naleving van de wet- en regelgeving op het gebied van transport en milieuveiligheid.

3. STAND VAN ZAKEN EN ONTWIKKELINGEN

Gedurende de aanleg van Maasvlakte 2 werd warm koelwater via een speciaal voor dat doel gegraven afvoerkanaal geloosd op de Yangtzehaven. Na de doorsteek van de Yangtzehaven in 2013 is Maasvlakte 2 via het Yangtzekanaal verbonden met het buitenwater en werd het afvoerkanaal overbodig.

Op Maasvlakte 1 zijn in 2015 en 2016 twee nieuwe kolengestookte energiecentrales in gebruik genomen. De centrale van Uniper (voorheen E.ON) loost zijn koelwater op het havenbekken van Maasvlakte 2 (de Prinses Margriethaven). Engie (voorheen GDF Suez) loost op het havenbekken van Maasvlakte 1.

Het gebruik van organotinverbindingen is binnen de EU sinds 2003 verboden. Sinds 2008 is ook een internationale conventie van kracht: de AFS-Convention van de IMO. Vergeleken met 1995 is de emissie van organotin vanuit de zeescheepvaart in het stroomgebied van Rijn-West tot 12 kilometer uit de kust met circa 95% verminderd. Incidenteel worden nog hoge concentraties organotinverbindingen in water en waterbodem gemeten.

Schroefasvet van schepen komt deels in het oppervlaktewater terecht. Lood is de afgelopen jaren vrijwel geheel uit schroefasvet verdwenen. Er zijn verschillende biologisch afbreekbare smeervetten op de markt verschenen.



Centrale van Uniper (voorheen E.ON). (BRON: GEMEENTE ROTTERDAM)

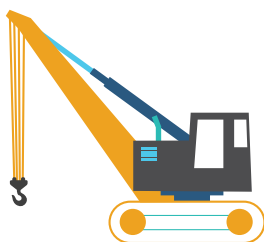
Incidenten met brandstof tijdens het bunkeren zijn een belangrijke bron van waterverontreiniging in het havengebied. HbR streeft ernaar dat het jaarlijkse aantal incidenten in de gehele haven onder de 250 blijft. In 2015 gebeurde dit 221 keer. Meestal gaat het om minder dan 250 liter. In 2015 vond slechts één morsing plaats in het havenbekken van Maasvlakte 2, waarbij de hoeveelheid minder dan één liter bedroeg.

4. FEITELIJKE RESULTATEN

De bedrijfsactiviteiten op Maasvlakte 2 zijn eind 2014 gestart. Er kunnen nog geen conclusies getrokken worden over eventuele gevolgen van die activiteiten op de waterkwaliteit.

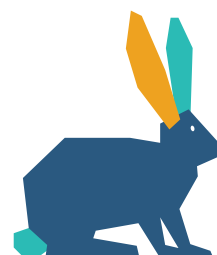
Het totaal van de warmtelozingen op het havenbekken van Maasvlakte 2 die de vergunningen toestaan, bedroeg in 2015 2.924 MW. Dit blijft onder de aanname uit het MER, waarin is uitgegaan van een maximale lozing van 4.850 MW. Bovendien waren de daadwerkelijke lozingen lager dan de vergunde, namelijk 1.842 MW in 2015.

Rijkswaterstaat meet en toetst de waterkwaliteit, onder andere op de meetpunten Maassluis en Beerkanaal. In 2015 was het oordeel over de temperatuur 'goed'. Voor één van de drie onderzochte organotinverbindingen (tributyltin) werd op de meetpunten de norm overschreden. Dit wordt waarschijnlijk veroorzaakt door het opwervelen van oude sedimenten, en niet meer door de coatings zelf. Voor lood werd de laatste vier beoordelingsjaren aan de norm voldaan. De lozing van lood is nagenoeg nihil geworden door vervanging van loodhoudend schroefasvet door zinkhoudend en biologisch afbreekbaar schroefasvet in de binnenvaart.



Voor een overzicht van te raadplegen bronnen voor het verkrijgen van nadere details kijkt u op pagina 76 en 77.

5 THEMA NATUURCOMPENSATIE



ALGEMEEN

Aanleg, aanwezigheid en gebruik van Maasvlakte 2 kunnen volgens het MER en de passende beoordeling negatieve effecten hebben op de beschermde natuurgebieden Voordelta, Voornes Duin en Solleveld & Kapittelduinen. Deze gebieden zijn op grond van de Europese Habitatrictlijn en Vogelrichtlijn aangewezen als Natura 2000-gebied. Natura 2000 is het Europese netwerk van natuurgebieden gericht op behoud en bescherming van de biodiversiteit.

Op grond van de Europese richtlijnen en de Nederlandse Natuurbeschermingswet (Nb-wet) is natuurcompensatie vereist als een project in of nabij een 'speciale beschermingszone' ten koste zal gaan van beschermde natuur. Natura 2000-gebieden zijn zulke speciale beschermingszones. Voor het besluit over de Nb-wetvergunning voor de realisatie van Maasvlakte 2 is in 2007 een passende beoordeling opgesteld. Die had betrekking op de negatieve effecten van aanleg, aanwezigheid én gebruik van Maasvlakte 2 op de beschermde natuurwaarden in de omliggende Natura 2000-gebieden Voordelta, Voornes Duin en Solleveld & Kapittelduinen. Uit de berekende effecten is de compensatie-opgave bepaald. De compensatieopgave (zie hieronder) is opgenomen in de Nb-wetvergunning die het Ministerie van Economische Zaken (EZ) voor de landaanwinning in 2008 heeft verleend aan het Havenbedrijf Rotterdam (HbR).

In het Afsprakenkader Visie en Vertrouwen zijn onder het thema Natuurcompensatie de volgende deelonderwerpen opgenomen:

- Natuurcompensatie Voordelta (NCV);
- Duincompensatie Delflandse Kust.

De Natuurcompensatie Voordelta compenseert het verlies van een stuk ondiepe zee met permanent overstroomde zandbanken,



als gevolg van de aanleg en aanwezigheid van Maasvlakte 2. De Duincompensatie Delflandse Kust compenseert de voorspelde negatieve effecten van het toekomstig gebruik van de Maasvlakte 2 op kwetsbare vegetaties van duingraslanden en vochtige duinvalleien in bestaande duingebieden, als gevolg van een toename van stikstofdepositie.

De infobladen 24 en 25 gaan over de 'natte' natuurcompensatie. Infoblad 24 gaat in op het behoud en herstel van habitattypen H1110 B (permanent overstroomde zandbanken). Infoblad 25 behandelt de stand van kenmerkende vogelsoorten. De infobladen 26 en 27, over de 'droge' compensatie, zijn net als de afgelopen jaren gecombineerd in één infoblad Duincompensatie.

BESTUURLIJK KADER

De basis voor het thema Natuurcompensatie wordt gevormd door de PKB PMR 2006, de Beslissingen van wezenlijk belang 15 en 16 en de Uitwerkingsovereenkomst deelproject Landaanwinning (UWO Landaanwinning) inclusief bijbehorend Toetskader. In de UWO Landaanwinning, ondertekend in 2005 door de rijkspartijen

HET TOEZICHT OP DE NALEVING VAN DE GELDENDE TOEGANGSBEPERKINGEN WORDT UITGEVOERD DOOR DE KERNGROEP VOORDELTA



en HbR, is afgesproken dat de rijksoverheid verantwoordelijk is voor realisatie, beheer, onderhoud en monitoring van de natuurcompensatie. De Ministeries van EZ en IenM geven hier samen met Rijkswaterstaat invulling aan.

De Regiegroep Voordelta is verantwoordelijk voor de uitvoering van het beheerplan Voordelta en bestaat uit vertegenwoordigers van de bevoegde gezagen: het Ministerie van EZ, Rijkswaterstaat Zee en Delta (als voortouwnemer voor de uitvoering van het beheerplan Voordelta) en de beide provincies, Zeeland en Zuid-Holland. Het toezicht op de naleving van de geldende toegangsbeperkingen wordt uitgevoerd door de kerngroep Voordelta. Daarin zijn de politie, het Zuid-Hollands Landschap, de Regionale Uitvoeringsdienst Zeeland en de Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid vertegenwoordigd. Toezicht en handhaving zijn van belang om de rust in het gebied te verzekeren. Daarbij gaat het niet alleen om repressieve handhaving, maar ook om een goede inrichting van het gebied, duidelijke markering van de (rust)gebieden en communicatie via informatiepanelen, folders en website.

PLANNING EN VOORTGANG VAN HET PROGRAMMA

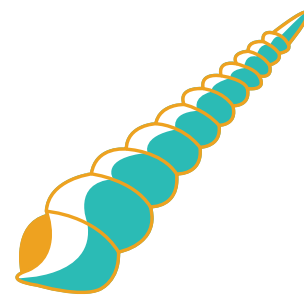
Natuurcompensatie Voordelta

Om de effecten op de Voordelta te compenseren zijn sinds 2008 twee toegangsbeperkingsbesluiten (TBB's) van kracht.

In het TBB Bodembeschermingsgebied is een 24.550 ha groot bodembeschermingsgebied aangewezen, waarbinnen de boomkorvisserij met schepen met een motorvermogen van 260 pk of meer verboden is. In het TBB Hinderplaat, Bollen van de Ooster en Bollen van het Nieuwe Zand zijn drie extra rustgebieden voor vogels (zwarte zee-eend, visdief en grote stern) in de Voordelta aangewezen.

De Natuurcompensatie Voordelta is, samen met de reguliere Natura 2000-maatregelen, opgenomen in het eerste Natura 2000-beheerplan Voordelta uit 2008 en recentelijk ook in het nieuwe Beheerplan Voordelta 2015-2021.

In 2013 is in het kader van het MEP-NCV een eerste evaluatie Natuurcompensatie Voordelta uitgevoerd. Daarin is de relatie tussen de genomen maatregelen (de beperking van de zware boomkorvisserij) en de beoogde toename van de kwaliteit van



de zeebodem (structuur, bodemfauna, voedselbeschikbaarheid) onderzocht. Het rapport hierover verscheen in 2014. Details zijn te vinden in infoblad 24. Het bevoegd gezag (EZ) heeft op basis van de evaluatie goedkeuring gegeven aan het voorstel van HbR om de wijze van monitoring aan te passen. De natuurcompensatiemaatregelen worden voortgezet. Deze zijn opgenomen in het nieuwe Beheerplan Voordelta 2015-2021. Dit tweede Beheerplan Voordelta is op 30 maart 2016 in werking getreden. In de periode tot en met 11 mei 2016 is daar door twee partijen beroep tegen aangetekend.

Om de kwaliteit van het gebied als geheel te verbeteren, vraagt het beheer in de komende jaren meer aandacht voor het garanderen van voldoende rust. Door aanpassing van de begrenzing van de bestaande rustgebieden (Hinderplaat, Slikken van Voorne, Bollen van de Ooster en Bollen van het Nieuwe Zand) en het instellen van een nieuw winterrustgebied in het Brouwershavensche Gat (aansluitend op het rustgebied Middelpmaat) worden de rustgebieden voor vogels (voor de doelsoorten zie infoblad 25) robuuster gemaakt.

Kitesurfers maken graag gebruik van het Slufterstrand vanwege de ondiepe plassen en de bijzondere golven en branding in de ondiepe delen van de Hinderplaat (buiten het rustgebied). Op grond van de zonering van de gemeente Rotterdam in de APV is kitesurfen daar in de zomer echter niet toegestaan en moeten de kitesurfers uitwijken naar het noordelijke activiteitenstrand. De kitesurfers hebben de gemeente Rotterdam gevraagd om de Punt van de Slufter als nieuwe opstaplocatie in de zomer toe te staan. Op dit moment wordt deze inmiddels belangrijk geworden kitesurfplek (voorlopig) gedoogd door de gemeente Rotterdam. Deze situatie is na

overleg met diverse partijen onderdeel van de kitesurfproef Slikken van Voorne. In het kader van deze proef is in het beheerplan Voordelta 2015-2021 opgenomen dat de rustgebieden Hinderplaat en Slikken van Voorne robuuster worden ingericht (door rechte trekken van de begrenzing en het sluiten van het Gat van Hawk), de handhaving wordt aangescherpt en de communicatie en voorlichting worden verbeterd. Daarnaast zal in de eerste helft van de beheerplanperiode onderzoek gedaan worden naar de effectrelatie kitesurfen en vogels (tellingen met en zonder kitesurfen) en het naleefgedrag van de kitesurfers ten aanzien van de toegangsbeperkingen voor de rustgebieden Hinderplaat en Slikken van Voorne. Afhankelijk van de uitkomsten van de proef zal blijken of het nodig is de begrenzing van de rustgebieden te verruimen, dan wel het kitesurfen op deze plek alsnog te verbieden.

Monitoring Voordelta

De eerste zeven jaar monitoring van de Voordelta hebben een schat aan nieuwe kennis opgeleverd, maar gaven nog onvoldoende basis voor het antwoord op de belangrijkste vraag over de effectiviteit van de maatregelen. De tweede cyclus van het monitoringprogramma voor de Voordelta is daarom van start gegaan op basis van een door het bevoegd gezag geaccordeerde aanpassing in de monitoringopzet.

MET VIER EXTRA MEETSTATIONS IS HET RUIMTELIJKE BEELD VAN DE STIKSTOFDEPOSITIE VERDER VERFIJND



Duincompensatie

Om de effecten van het gebruik van Maasvlakte 2 te compenseren, is in 2009 een nieuw duingebied aangelegd aan de Delflandse kust, tussen Ter Heijde en Hoek van Holland. Dat draagt sinds de overdracht aan Stichting het Zuid-Hollands Landschap de naam Spanjaards Duin. Het gebied heeft een omvang van ruim 40 ha.

Rijkswaterstaat was namens het Rijk verantwoordelijk voor de realisatie. Bij de aanleg werkte Rijkswaterstaat samen met het Hoogheemraadschap van Delfland in het projectbureau Delflandse Kust.

MONITORING DUINEN

Ontwikkelingen in de bestaande duinen en in het duincompensatiegebied worden in beeld gebracht met het Monitoring- en Evaluatieprogramma Duinen (MEP Duinen, zie hoofdstuk 2). De monitoring van het MEP Duinen volgt twee lijnen: er wordt

onderzocht of de in het MER bestemming voorspelde effecten op de bestaande duinen daadwerkelijk optreden en er wordt gemonitord of de duincompensatie voldoende is om die effecten te compenseren. Het MEP Duinen biedt mogelijkheden om het beheer van Spanjaards Duin, indien nodig, bij te stellen. De infobladen 26 & 27 rapporteren over de abiotische en biotische ontwikkelingen in Spanjaards Duin.

Tussen 2010 en 2014 is in de bestaande duingebieden de depositie van stikstof (stikstofoxiden en ammoniak) en de toestand en autonome ontwikkelingen in de vegetatie gemonitord. Het meetnet is zo opgezet dat bij vervolgmetingen een eventueel effect van het gebruik van Maasvlakte 2 kan worden aangetoond. De monitoring in de bestaande duinen valt formeel niet onder het Convenant Visie en Vertrouwen, maar houdt wel verband met de compensatieopgave.

De nulmeting van het MEP Duinen (bestaande duinen) liep van 2011 tot en met 2014. Vanaf begin 2015 zijn de eerste bedrijven actief op Maasvlakte 2 en is er sprake van daadwerkelijk gebruik. De nulmeting van het MEP Duinen toonde een duidelijk verloop in de beïnvloeding van de depositie door het havengebied, onder invloed van de overheersende zuidwestelijke windrichting. Ten noorden van de Nieuwe Waterweg (Kapittelduinen) zijn de gemeten waarden hoger dan op de Zuid-Hollandse eilanden. Met vier extra meetstations (vanaf 2012) is het ruimtelijke beeld van de depositie verder verfijnd. Vanaf 2015 wordt met een beperkte reeks meetstations doorgemeten en in 2016 is aanvullend projectmatig onderzoek naar de omvang en herkomst van ammoniakdepositie gestart. Op basis van de resultaten van een eind 2016 uit te voeren (tussen)evaluatie MEP Duinen, waarin de resultaten van bovenstaande onderzoeken worden meegenomen, wordt de meetstrategie voor het vervolg bepaald.

De depositiewaarden die in de bestaande duinen zijn gemeten, liggen over het algemeen boven de kritische depositiewaarden (KDW) van de te beschermen habitattypen. De KDW is de grens waarboven het risico bestaat dat de kwaliteit van het habitat significant wordt aangetast door de verzurende en/of vermestende invloed van atmosferische stikstofdepositie. Om voor deze overmaat te compenseren voeren de duinbeheerders maatregelen uit, zoals begrazing en maaibeheer. Ook in het kader van de Programmatische Aanpak Stikstof worden (aanvullende) beheersmaatregelen uitgevoerd en de emissieontwikkeling gereguleerd.

De ingebruikname van de twee nieuwe kolencentrales van Uniper (voorheen E.On)

en Engie (voorheen GDF SUEZ) op Maasvlakte 1 draagt eveneens bij aan de stijging van de stikstofdepositie in de duinen. Dit leidt volgens de (herziene) passende beoordeling echter niet tot significante gevolgen voor de instandhoudingsdoelen van het kwetsbare habitatype H2130 (duingrasland). Beide bedrijven hebben bovendien toegezegd extra natuurmaatregelen in de duinen te financieren. Overigens vallen deze afspraken en ontwikkelingen niet onder het covenant Visie en Vertrouwen.

VERDER LEZEN

Actuele ontwikkelingen leest u op de volgende websites:

- www.delflandsekust.nl
- www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienm
- www.rijksoverheid.nl/ministeries/ez
- www.voordelta.nl
- www.natura2000.nl
- www.kustvisie.nl
- www.maasvlakte2.com.

Ook digitale nieuwsbrieven van de betrokken partijen geven informatie over de meest recente ontwikkelingen.

OM DE EFFECTEN VAN HET GEBRUIK VAN MAASVLAKTE 2
TE COMPENSEREN, IS IN 2009 EEN NIEUW DUINGEBIED
AANGELEGD AAN DE DELFLANDSE KUST.



THEMA NATUURCOMPENSATIE**SUBDOEL** REALISATIE VAN EEN BODEMBESCHERMINGSGBIED IN DE VOORDELTA
OMSCHRIJVING BEHOUD (EN HERSTEL) VAN HABITATTYPE H1110B**CONCLUSIE****PROCES** OP KOERS **INHOUD** GEEN OORDEEL MOGELIJK **TOELICHTING** DE INSTELLING VAN HET BODEMBESCHERMINGSGBIED SCHEPT GUNSTIGE VOORWAARDEN OM DE HOEVEELHEID EN/OF DE KWALITEIT VAN DE BODEMFAUNA (BENTHOS) TE LATEN TOENEMEN. OF DE MAATREGELEN VOLDOENDE COMPENSATIE OPLEVEREN VOOR HET OPGETREDEN VERLIES VAN HABITATTYPE H1110B IS NOG ONDUIDELIJK.**BEOOGDE RESULTATEN**

Doel van de instelling van het BBG is om de kwaliteit van de zeebodem in het gebied met ten minste 10% te verhogen (in termen van biomassa). Zo blijft de totale voedselproductie op hetzelfde peil als voor de aanleg van Maasvlakte 2. De beschikbaarheid van biomassa van bodemdieren, als voedsel voor bepaalde vissoorten en voor bodemdier- en visetende vogels, blijft dus gelijk.

1. ACHTERGROND EN NADERE UITLEG AFSpraak

Uit de passende beoordeling voor aanleg, aanwezigheid en gebruik van Maasvlakte 2 kwam naar voren dat Maasvlakte 2 significante negatieve effecten op Natura 2000-gebied Voordelta met zich meebrengt:

- verlies van 2.455 ha habitatype H1110B (permanent overstromde zandbanken);
- verslechtering van de foerageerfunctie voor grote stern, visdief en zwarte zee-eend.

De Natuurbeschermingswet schrijft voor dat deze effecten worden gecompenseerd. Gekozen is om het habitatverlies te compenseren door kwaliteitsverbetering van bestaande natuur. Ervan uitgaande dat een kwaliteitsverbetering van 10% haalbaar was, is een 24.550 ha groot bodembeschermingsgebied (BBG) in de Voordelta ingesteld. In dit BBG is boomkorvisserij met scheepsmotoren zwaarder dan 260 pk sinds 2008 verboden. Door instellen van drie (extra) rustgebieden voor zwarte zee-eend, grote stern en visdief kunnen deze vogelsoorten profiteren van een toegenomen voedselaanbod in het BBG (zie infoblad 25)

2. VERANTWOORDELIJKHEDEN

Het Rijk is verantwoordelijk voor realisatie en monitoring van de natuurcompensatie binnen PMR (Voordelta en duincompensatie, UW O Landaanwinning). Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) is eerste aanspreekpunt. De Voordelta is in 2008 door de minister van LNV (nu EZ) aangewezen als Natura 2000-gebied, op grond van de Vogel- én de Habitatrictlijn. De minister van IenM en Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland en Zeeland zijn gezamenlijk bevoegd gezag voor het beheerplan Voordelta, waarin de compensatiemaatregelen als onderdeel van het N2000-maatregelenpakket zijn opgenomen. EZ is verantwoordelijk voor de (juridische) instandhouding van BBG en rustgebieden. Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor de uitvoering van het beheerplan.

3. STAND VAN ZAKEN EN ONTWIKKELINGEN

De natuurcompensatie is vastgelegd in toegangsbeperkingsbesluiten (TBB's) voor het BBG (TBB bodembeschermingsgebied Voordelta) en voor de rustgebieden (TBB's Hinderplaat, Bollen van de Ooster en Bollen van het Nieuwe Zand). Die zijn sinds 2008 van kracht en onherroepelijk sinds 2009. In 2014 is een formeel (tussen)evaluatierapport Natuurcompensatie Voordelta opgesteld. Op basis van de uitkomsten concludeerde bevoegd gezag EZ dat de maatregel BBG wordt gecontinueerd, maar dat aangepaste monitoring gewenst is om de effectiviteit te kunnen aantonen. De rustgebieden Bollen van de Ooster en Bollen van het Nieuwe Zand zullen worden aangepast ter bescherming van de zwarte zee-eend.

Het eerste beheerplan Voordelta 2008-2013 is in 2013 geëvalueerd, in aanloop naar het tweede. Dit nieuwe Beheerplan Voordelta 2015-2021 is sinds 30 maart 2016 van kracht. Het plan gaat uit van de nieuwe TBB's voor de aangepaste rustgebieden (zie infoblad 25). Nieuwe TBB's met geografische coördinaten en toegestaan gebruik liggen als voorstel bij de Europese Commissie ter notificatie. Formele publicatie volgt naar verwachting najaar 2016.

Sinds 2009 worden de ontwikkelingen nauwkeurig gemonitord in het kader van het Monitoring- en Evaluatieprogramma (MEP) Natuurcompensatie Voordelta (NCV). Er zijn tot nu toe zes jaarrapportages uitgebracht. Daarnaast zijn de effecten van de garnalenvisserij op het BBG onderzocht (2010-2012). De tweede tranche monitoring is begin 2016 opgedragen aan IMARES, met Deltares en diverse marktpartijen als onderaannemers. Deze wordt meer adaptief ingestoken om een bredere basis te creëren om de effectiviteit vast te kunnen stellen.



De Amerikaanse zwaardschede Ensis directus is dominant in Natura 2000-gebied Voordelta: 58% van totale biomassa. (BRON: HANS HILLEWAERT)

4. FEITELIJKE RESULTATEN

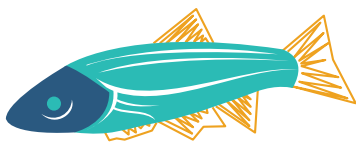
Het areaalverlies van habitattype H1110B is in 2015 vastgesteld op 1.991 ha: 1.917 ha als gevolg van Maasvlakte 2 en 74 ha door de vorming van een erosiekuil voor de kust (zeebodem beneden -20 m NAP). Dat is minder dan voorspeld (2.455 ha), maar de kuil gaat de komende jaren naar verwachting nog groeien.

Uit de evaluatie van MEP-NCV uit 2014 bleek dat er nog geen duidelijk effect van het BBG op de bodemfauna kon worden aangetoond. Sinds de instelling in 2008 is geen significant verschil geconstateerd in biomassa of samenstelling van de bodemfauna binnen het BBG en daarbuiten in het referentiegebied. Door autonome ontwikkelingen in visserijdruk (afgenomen) en de grote natuurlijke variatie in ruimte en tijd van de bodemfauna kon de evaluatie nog geen antwoord geven op de vraag of de compensatie voldoende was.

Wel is volgens de evaluatie MEP-NCV de compensatiemaatregel (het beperken van de bodemberoerende visserij) adequaat: nadere analyses tonen voor sommige soorten een negatieve correlatie aan tussen bodemfauna en bodemvisserij. In de evaluatie van het Beheerplan Voordelta 2008-2013 zijn deze conclusies overgenomen en verwerkt in een brede evaluatie van de N2000-instandhoudingsdoelen.

De laatste Deltares-rapportage dateert van voorjaar 2016. Daarin zijn de eerdere analyses verdiept en zijn de verzamelde gegevens uit 2015 uitgewerkt. Zo blijkt dat in 2015, evenals voorgaande jaren, de Amerikaanse zwaardschede *Ensis directus* dominant was: 58% van totale biomassa. In de meeste gebieden betrof het vooral grotere exemplaren (>9 cm). Kleine lengteklassen (broedval van voorgaande jaren, <4 cm) zijn nauwelijks aangetroffen. De grootteklasse >9 cm lijkt ongeschikte prooi voor zwarte zee-eenden. Behalve door de aanwezigheid van geschikte prooien wordt het voorkomen van de zwarte zee-eend ook bepaald door de afwezigheid van versturende factoren zoals visserij en recreatievaart.

De boomkorvisserij op platvis is in de periode 2006-2014 in de hele Voordelta afgenomen; de garnalenvisserij is toegenomen, met name in het BBG. Een piek in de garnalenvisserij-activiteit is te zien in de maanden september, oktober en november. Er kon geen duidelijke relatie tussen visserijdruk, biomassa en soortensamenstelling van de bodemfauna worden aangetoond.



Voor een overzicht van te raadplegen bronnen voor het verkrijgen van nadere details kijkt u op pagina 76 en 77.

THEMA NATUURCOMPENSATIE**SUBDOEL** REALISATIE VAN DRIE RUSTGEBIEDEN IN DE VOORDELTA**OMSCHRIJVING** HERSTEL / HANDHAVEN VAN KENMERKENDE VOGELSOORTEN**CONCLUSIE****PROCES** OP KOERS **INHOUD** VOLDOET 

TOELICHTING HET BODEMBESCHERMINGSGEBIED EN DE RUSTGEBIEDEN HELPEN OM DE AANTALLEN VAN GROTE STERN EN VISDIEF IN STAND TE HOUDEN. HET AANTAL ZWARTE ZEE-EENDEN LIGT ONDER DE INSTANDHOUDINGS-DOELSTELLING UIT HET AANWIJZINGSBESLUIT.

BEOOGDE RESULTATEN

Doel van de afspraak is om door een bodembeschermingsgebied (BBG) (verbeterde voedsel-situatie) en drie extra rustgebieden (minder verstoring tijdens foerageren) het aantal zwarte zee-eenden, grote sterns en visdieven in de Voordelta en aangrenzende (broed)gebieden te handhaven op het niveau van vóór de aanleg van Maasvlakte 2. Alleen voor zwarte zee-eenden is in het Aanwijzingsbesluit Voordelta een instandhoudingsdoelstelling (gemiddeld 9.700 exemplaren in de wintermaanden) vastgelegd.

1. ACHTERGROND EN NADERE UITLEG AFSpraak

Uit de passende beoordeling voor aanleg, aanwezigheid en gebruik van Maasvlakte 2 kwam naar voren dat Maasvlakte 2 significante negatieve effecten op Natura 2000-gebied Voordelta met zich meebrengt:

- verlies van 2.455 ha habitatype H1110B (permanent overstromde zandbanken);
- verslechtering van de foerageerfunctie voor grote stern, visdief en zwarte zee-eend.

De Natuurbeschermingswet schrijft voor dat deze effecten worden gecompenseerd.

Naast compensatie van het verlies van habitatype H1110B (zie infoblad 24) moet de verstoring van kenmerkende vogelsoorten door recreatie, visserij en scheepvaart worden geminimaliseerd. Daarom zijn in het gebied drie extra rustgebieden ingesteld.

2. VERANTWOORDELIJKHEDEN

Het Rijk is verantwoordelijk voor de natuurcompensatie binnen PMR (UWO Landaanwinning). De minister van Economische Zaken (EZ) stelt toegangbeperkingsbesluiten (TBB's) voor het BBG en rustgebieden vast. De minister van IenM en Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland en Zeeland zijn samen bevoegd gezag voor beheerplan Voordelta. Daarin zijn de compensatiemaatregelen opgenomen. Rijkswaterstaat is uitvoerder, onder andere voor zomer- en wintermarkering van rustgebieden. Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid (OZH) is toezichthouder.

3. STAND VAN ZAKEN EN ONTWIKKELINGEN

In 2008 is de Voordelta aangewezen als Natura 2000-gebied. De TBB's voor BBG en de rustgebieden Hinderplaat, Bollen van de Ooster en Bollen van het Nieuwe Zand zijn sinds 2009 onherroepelijk. Borden en boeien markeren de gebieden. Vanaf 2009 worden de ontwikkelingen in de Voordelta gevolgd met behulp van het MEP-NCV.

In 2014 is een formele (tussen)evaluatie Natuurcompensatie Voordelta opgesteld.

Op grond van de evaluatie heeft EZ geconcludeerd dat de rustgebieden Bollen van de Ooster en Bollen van het Nieuwe Zand robuuster gemaakt moeten worden, om de zwarte zee-eend beter te beschermen tegen verstoring. Het Beheerplan 2015-2021 is sinds 20 maart 2016 in werking. Daarin is de nieuwe begrenzing aangekondigd. Nieuwe TBB's met geografische coördinaten en toegestaan gebruik liggen bij de Europese Commissie ter notificatie. Formele publicatie volgt naar verwachting najaar 2016.

Het nieuwe beheerplan Voordelta 2015-2021 telt wederom vijf rustgebieden, in totaal circa 6.100 ha in de winterperiode. Drie daarvan komen voort uit de compensatieopgave (Hinderplaat, Bollen van het Nieuwe Zand en Bollen van de Ooster). Twee gebieden (Bollen van het Nieuwe Zand en een deel van de Bollen van de Ooster) zijn alleen in de winter gesloten. De meeste vormen van visserij en recreatie zijn er verboden. Kitesurfen mag alleen vanaf opstaplocaties zoals vermeld in de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en is verboden in de corridor tussen de winterrustgebieden Bollen van de Ooster en Gat van Hawk en tussen de Hinderplaat en de Slikken van Voorne. Ook mogen kitesurfers niet aanlanden op de oostpunt van de Bollen van de Ooster om verstoring van zeehonden en vogels te voorkomen.



Kitesurfers mogen niet aanlanden op de oostpunt van de Bollen van de Ooster, om verstoring van zeehonden en vogels te voorkomen. (BRON: ALAMY STOCK)

4. FEITELIJKE RESULTATEN

In de meetreeks 2009-2016 zijn minder zwarte zee-eenden waargenomen dan tussen 2004 en 2006. De aantallen lagen ruim onder de instandhoudingsdoelstelling uit het Aanwijzingsbesluit (9.700). Uitzondering waren winter en voorjaar 2012/2013. In de jaren 2014-2016 zijn de laagste aantallen geteld.

De zwarte zee-eend wordt deels binnen, maar deels ook buiten de rustgebieden waargenomen. Grotere concentraties verblijven in het Brouwersdamgebied en voor de kust van Schouwen, waar weinig visserij en recreatie zijn. Mede vanwege deze situatie is het voorstel voor aanpassing van de rustgebieden opgesteld. Zwarte zee-eenden verblijven vooral in ondiepe gebieden met veel jonge zwaardscheden (*Ensis directus*) en andere schelpdieren (o.a. *Spisula* soorten), en met weinig visserij en recreatievaart. Jonge zwaardscheden waren het laatste jaar schaars (zie infoblad 24).

De broedpopulaties van beide sternsoorten zijn stabiel. Na de vestiging in 2014 werd de Slijkplaat in het Haringvliet de grootste kolonie grote sterns (>3.000 paren). In 2015 vestigde deze soort zich opnieuw in de broedkolonie Scheelhoek, ook in het Haringvlietgebied (ca. 1.800 paar). De kolonie Markenje (Grevelingen) bestond uit ca. 2.000 paar. Van de visdief broedden in 2015 iets minder dan 5.000 paar. Het broedsucces van grote stern en visdief was in 2015 relatief laag (na topjaar 2014), vermoedelijk door predatie van eieren door meeuwen en ongunstiger weersomstandigheden. De jongen van de grote stern eten vooral haringachtigen en zandspiering. Visdiefkuikens eten in sommige jaren ook zoetwatervis, platvis en bodemdieren. De sterns maken gebruik van de rustgebieden, ook net nadat de jongen zijn uitgevlogen.

Jaarlijks rapporteert OZHZ over het toezicht in de Voordelta zoals uitgevoerd door het samenwerkingsverband Toezichtskringen Natuurhandhaving Zuidwestelijke Delta. Het aantal constateringen van overtredingen blijft stabiel. De daling van het aantal sancties in 2015 ten opzichte van 2014 is te wijten aan de weersomstandigheden. De actiedagen vielen op dagen zonder wind, dan wel met oostenwind. Die zijn niet aantrekkelijk voor kitesurfers, de belangrijkste groep overtreders. Ook is het door de geringe diepte van het water moeilijk voor de handhavers om bij overtreders te komen. Sinds najaar 2012 is ook de punt van de Slufter opstaptelek, een risico voor het rustgebied Hinderplaat.



Voor een overzicht van te raadplegen bronnen voor het verkrijgen van nadere details kijkt u op pagina 76 en 77.

| Doelgroep | Constateringen | | | | Handhavend optreden | | | |
|---------------|----------------|------------|------------|------------|---------------------|-----------|-----------|-----------|
| | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
| Kitesurfers | 127 | 263 | 189 | 176 | 7 | 3 | 12 | 1 |
| Watersporters | 80 | 14 | 23 | 21 | 26 | 6 | 12 | 4 |
| Wandelaars | 40 | 21 | 28 | 41 | 26 | 6 | 13 | 23 |
| Overige | 24 | 8 | 6 | 3 | 3 | 1 | 5 | 0 |
| Totaal | 271 | 289 | 240 | 241 | 62 | 16 | 42 | 28 |

infoblad 26 & 27

PEILDATUM: 01-07-2016

CONCLUSIE

PROCES OP KOERS 

INHOUD VOLDOET 

THEMA NATUURCOMPENSATIE DUINEN

SUBDOEL DUINCOMPENSATIE DELFLANDSE KUST

OMSCHRIJVING 9,8 HA OPEN DUIN EN 6,1 HA VOCHTIGE DUINVALLEI, HABITATTYPEN H2130 EN H2190

TOELICHTING DE ABIOTISCHE ONTWIKKELING VORDERT, MAAR IETS LANGZAMER DAN VERWACHT. GLOBAAL IS ER VOLDOENDE POTENTIEEL HABITAT OM OP TERMIJN TE VOLDOEN AAN DE COMPENSATIEOPGAVE. VEGETATIE ONTWIKKELT ZICH NOG NAUWELIJKS.

BEOOGDE RESULTATEN

Bij het vaststellen van de compensatieopgave is een zogenoemde multiplier toegepast: er moet 9,8 hectare open droog duin (H2130) en 6,1 hectare vochtige duinvallei (H2190) worden gecreëerd. De duincompensatie is aangelegd als zeewaartse kustuitbreiding tussen Hoek van Holland en Ter Heijde. Tussen de oude zeereep en de nieuwe duinen zorgen uitstuiwing en vernatting voor een nieuwe natte duinvallei (H2190). De oude zeereep en de noord- en zuidpunt van de vallei ontwikkelen zich geleidelijk tot grijs duin (H2130). De doelhabitats zijn naar verwachting in 2030 volledig uitontwikkeld.

1. ACHTERGROND EN NADERE UITLEG AFSpraak

Voor het besluit over de vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 (Nb-wet) voor Maasvlakte 2 is een passende beoordeling (PB) opgesteld. Deze gaat onder andere over de effecten van het gebruik van Maasvlakte 2 op beschermde natuurwaarden, waaronder die in de duinen. Het effect van het gebruik van Maasvlakte 2 op de Natura 2000-gebieden Voornes Duin en Solleveld & Kapittelduinen is in de PB gekwantificeerd als:

- een verlies van 2,9 hectare open droog duin (habitattype H2130);
- een verlies van 1,2 hectare vochtige duinvallei (habitattype H2190);
- een verlies van 1 vindplaats van de groenknolorchis.

Ter compensatie van dat verlies is voor de Delflandse kust een nieuw duingebied aangelegd, met een omvang van ongeveer 40 ha.

2. VERANTWOORDELIJKHEDEN

Op grond van de UWO Landaanwinning is het Rijk verantwoordelijk voor het realiseren en monitoren van de natuurcompensatie. Het projectbureau Delflandse Kust (Rijkswaterstaat en Hoogheemraadschap Delfland (HHD)) voerde vanaf 2007 de regie over de aanleg. Rijkswaterstaat rapporteert aan de ministers van IenM en EZ. De provincie Zuid-Holland was bevoegd gezag voor de benodigde Nb-wetvergunning. Stichting het Zuid-Hollands Landschap (ZHL) beheert het gebied en wordt daarbij geadviseerd door de Commissie Dagelijks Beheer Duincompensatie (CDBD) en de Begeleidingscommissie Duincompensatie Delfland (BDD). Daarin zijn Rijkswaterstaat, HHD, Havenbedrijf Rotterdam, TU Delft, Omgevingsdienst Haaglanden, Stichting Duinbehoud, Deltares en ZHL vertegenwoordigd.

3. STAND VAN ZAKEN EN ONTWIKKELINGEN

De aanleg is in 2008 gestart, gekoppeld aan versterking van de 'zwakke schakel' in de Delflandse Kust. Zeewaarts is een nieuwe duinenrij van 5 meter boven NAP gevormd, aan de zeezijde deels beplant met helmgras. Op drie plaatsen, waaronder strandopgang Vlugtenburg, is het gebied voor het publiek beleefbaar. Het gebied zelf is niet toegankelijk. De oplevering vond plaats in 2009. Sinds 2010 beheert ZHL het gebied onder de naam Spanjaards Duin. De provincie heeft EZ gevraagd de 'voorlopige aanwijzing' als Natura2000-gebied uit 2011 om te zetten in een definitieve, en het gebied samen te voegen met Natura2000-gebied Solleveld-Kapittelduinen. Aan de zuidkant van Spanjaards Duin staan strandhuisjes. De exploitant heeft hiervoor een NB-wetvergunning gekregen. Daarin is op advies van de BDD voorgeschreven dat de effecten van de huisjes op de habitat-ontwikkeling gevolgd worden. Hiertoe heeft de exploitant een monitoringplan opgesteld.

4. FEITELIJKE RESULTATEN

De ontwikkelingen in het gebied worden gevolgd door monitoring van abiotische en biotische parameters, als onderdeel van het MEP Duinen (2009). Het doel van de monitoring is tweeledig: ten eerste wordt onderzocht of de juiste milieucondities voor

de ontwikkeling van de beoogde habitats ontstaan. Daarnaast wordt gekeken of de vegetatie zich ontwikkelt volgens de compensatiedoelstelling. De monitoring wordt uitgevoerd door ZHL, in samenwerking met Deltares, TU Delft en ingenieursbureaus.

De (abiotische) ontwikkeling van Spanjaards Duin verloopt redelijk volgens verwachting. Het nieuwe basisduin groeide ook in 2015 en is, door aanstuiving en helmgroei, ruim een meter hoger geworden. Doordat veel zand wordt ingevangen in het basisduin, is de dynamiek in de oude zeereep verminderd. Daar ligt nu een plaatselijk fraai ingekerfd, natuurlijk ogend duingebied. De vallei is door uitstuiven opnieuw iets groter (+0,28 ha) geworden, maar de diepste delen van de vallei lijken zich niet verder te verdiepen. De schelpenvloertjes vormen geen belemmering voor de verstuiving.



Het nieuwe basisduin is door aanstuiving en helmgroei ruim 1 meter hoger geworden.

(BRON: BART BEEN, DCMR)

In de vallei is beperkt sprake van de vorming van een zoetwaterbel: de grondwaterdynamiek wordt vooral verklaard door jaarlijkse verschillen in neerslag en verdamping: na overvloedige regenval staat het water soms boven het maaiveld, maar dit zakt in drogere perioden weer weg. Afgemeten aan de gemiddelde hoogte van het grondwater onder maaiveld is er sprake van 5,9 ha potentieel vochtige duinvallei (afgezet tegen een compensatieopgave van 6,1 ha). 'Potentieel', omdat er van kenmerkende vegetaties of soorten nog geen sprake is.

Ook bij het grijze duin (H2130A) is er in potentie voldoende ruimte (13,6 ha) voor de ontwikkeling van de compensatieopgave (9,8 ha), maar ontbreken de kenmerkende soorten nog. De dynamiek is waarschijnlijk nog te hoog voor de vestiging van duingraslandsoorten. In het noorden van Spanjaards Duin is in 2016 een experiment gestart met rietpoten, om na te gaan of zo de vestiging van plantensoorten van duingrasland kan worden bevorderd.

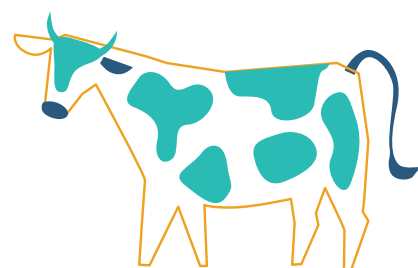
In de vallei nabij strandopgang Vlugtenburg vond in 2015 opslag van helm en vorming van micro-duintjes plaats. De BDD heeft de beheerder geadviseerd deze helmpollen te verwijderen. Verder heeft ZHL in 2015 de opgekomen duindoorn teruggedrongen, om een ontwikkeling naar H2160 (duindoornstruweel) in plaats van H2130 (duingrasland) te voorkomen. Naar verwachting blijft dat beheer ook in de toekomst nodig. Er is een handelingsperspectief in ontwikkeling om, op basis van de resultaten van de monitoring, indien nodig, beheermaatregelen te kunnen bepleiten.

In het veld is goed zichtbaar dat de strandhuisjes voor het zuidelijke deel van Spanjaards Duin de aanstuiving vanaf het strand naar het basisduin verminderen. Het duin achter de huisjes is duidelijk lager en de vitaliteit van de helm is minder. Daardoor kunnen andere plantensoorten zich makkelijker vestigen. Door monitoring van het stuifproces kan, indien nodig het beheer tijdig worden bijgesteld of de opstelling van de huisjes worden aangepast.



Voor een overzicht van te raadplegen bronnen voor het verkrijgen van nadere details kijkt u op pagina 76 en 77.

6 THEMA 750 HECTARE NIEUWE NATUUR EN RECREATIE



ALGEMEEN

Een belangrijke pijler van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam is de aanleg van 750 hectare nieuw natuur- en recreatiegebied in de regio Rijnmond. Het programma PMR/750 ha is gericht op natuur en recreatie, maar daarbinnen blijft ruimte voor andere functies. De aan te leggen groengebieden worden toegankelijk voor publiek. Samen met het programma BRG en de natuurcompensatiemaatregelen draagt het programma 750 ha bij aan het versterken van de leefbaarheid in de regio, als onderdeel van de dubbeldoelstelling van PMR.

Onder het programma PMR/750 ha vallen de volgende deelprojecten:

- het Buijtenland van Rhooen. Op het eiland IJsselmonde, ten zuiden van Rotterdam, wordt beoogd het traditionele polderlandschap te ontwikkelen tot een natuur- en recreatiegebied met landelijke uitstraling. De intentie is dat bewoners uit de regio hier over een aantal jaren in een landelijke omgeving kunnen fietsen, wandelen en paardrijden. Het gebied is zo'n 600 ha groot;
- de Groene Verbinding, een wandel- en fietsbrug. Deze zorgt ervoor dat bewoners uit Rotterdam-Zuid de A15 en de Betuweroute op een aantrekkelijke manier kunnen oversteken en te zijner tijd het Buijtenland van Rhooen en de achterliggende groengebieden kunnen bereiken. Omgekeerd verkort deze brug de afstand voor de Albrondswaardse wijk Portland richting het centrum van Rotterdam;
- de Vlinderstrik, genoemd naar de vorm van het gebied. Ten noorden van Rotterdam liggen de Berkelse Zuidpolder en Rotterdamse Schiebroekse Polder. In dit gebied wordt een natuur- en recreatiegebied van 100 ha ontwikkeld. Daar komt nog 40 ha bij die niet



tot de PMR-opgave behoort.

Hiermee blijft het gebied als groene buffer tussen Lansingerland en Rotterdam behouden;

- de Schiezone. Ook deze ligt ten noorden van Rotterdam, tussen Rotterdam Overschie en Midden-Delfland. Hier wordt 50 ha natuur- en recreatiegebied aangelegd, op de overgang van het open Midden-Delfland naar de stedelijke bebouwing van de Rotterdamse agglomeratie.

De vier deelprojecten zijn opgenomen in het Afsprakenkader Visie en Vertrouwen. De infobladen 28 tot en met 31 bevatten gedetailleerde informatie over de voortgang en resultaten van elk deelproject. Hieronder volgt een algemene beschrijving van het programma PMR/750 ha.

BESTUURLIJK KADER EN VERANTWOORDELIJKHEDEN

Eind 2006 stemde de Tweede Kamer in met de herstelde PKB PMR en de uitvoeringsafspraken. Die afspraken zijn onder andere vastgelegd in de Uitwerkingsovereenkomst PMR/750 ha (UWO PMR/750 ha).

DE PLANVORMING, AANLEG EN INRICHTING VAN DE VLINDERSTRIK, DE SCHIEZONE EN DE GROENE VERBINDING ZIJN IN LIJN MET DE BIJGESTELDE PLANNING



De realisatie van de 750 ha aan nieuwe natuur- en recreatiegebieden is een gezamenlijk publiek belang van:

- de rijksoverheid (het Rijk);
- de provincie Zuid-Holland;
- de stadsregio Rotterdam (per 1 januari 2015 opgeheven);
- de gemeente Rotterdam.

Volgens de UWO treedt de staatssecretaris van Economische Zaken (EZ) op als vertegenwoordiger namens de rijksoverheid ten aanzien van het Programma 750 hectare natuur- en recreatiegebied en als aanspreekpunt voor de uitvoerende partijen ten aanzien van de uitvoering van de UWO.

De provincie Zuid-Holland is verantwoordelijk voor de uitvoering van het programma PMR/750 ha als geheel en coördineert de uitvoering van de vier deelprojecten. De provincie zorgt voor het financiële beheer van het programma en rapporteert periodiek aan de staatssecretaris van EZ over de voortgang. EZ ziet daarbij toe op de realisatie van de PKB-doelstellingen. De UWO legt de verantwoordelijkheid voor de uitvoering van het deelproject het

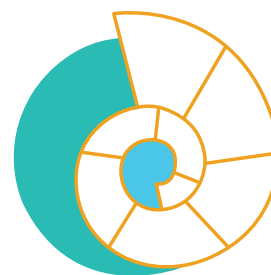
Buitenland van Rhoon bij de provincie Zuid-Holland. De gemeente Rotterdam is verantwoordelijk voor de deelprojecten Vlinderstrik en Schiezone. De stadsregio Rotterdam ten slotte zorgde voor de realisatie van de Groene Verbinding.

PLANNING EN VOORTGANG VAN HET PROGRAMMA

Het programma PMR/750 ha loopt vanaf de vaststelling van het Uitvoeringsprogramma PMR/750 ha in 2007 tot en met het beoogde jaar van afronding 2021.

Elk deelproject kent z'n eigen uitvoeringsdynamiek. De betrokken partijen hebben afgesproken dat ze zich maximaal inzetten om planvorming, grondverwerving en exploitatie van de 750 ha-projecten gelijk op te laten gaan met de ontwikkeling van Maasvlakte 2. Zo wordt recht gedaan aan de dubbeldoelstelling van PMR.

In 2013 zijn de bestemmingsplannen voor alle deelprojecten binnen PMR/750 ha onherroepelijk geworden. De laatste stap was dat de gemeente Rotterdam het bestemmingsplan Vlinderstrik op twee



onderdelen heeft aangepast. De ruimtelijke planvorming op hoofdlijnen is daarmee voor alle vier de projecten afgerond, elk met een zekere vertraging ten opzichte van de oorspronkelijke planning. De planvorming, aanleg en inrichting van de Vlinderstrik, de Schiezone en de Groene Verbinding zijn in lijn met de bijgestelde planning.

Volgens het huidige beleid van de provincie wordt het eigendom en beheer van natuurgonden alleen overgedragen aan terrein-beherende (natuur)organisaties als deze het beheer van gronden aanbesteden aan lokale partijen. Hoe dat in de praktijk precies zal lopen, is op dit moment nog niet duidelijk. Bij het beheer van de Vlinderstrik is nadrukkelijk een rol weggelegd voor agrariërs.

In 2012 is de inrichting van de Schiezone gestart en in het najaar van 2013 die van de Vlinderstrik. Beide deelprojecten bevinden zich in de fase van uitvoering, inrichting en beheer. Tot slot zijn ook beheerplannen gemaakt om de nieuwe functies van deze gebieden duurzaam in stand te houden (zie infobladen 29 en 30).

De Groene Verbinding is halverwege 2014 geopend. Hiermee is een belangrijke mijlpaal van het programma 750 ha gehaald (zie infoblad 31).

BUIJTENLAND VAN RHOON

In deze paragraaf staan de laatste ontwikkelingen rond het project Buitenland van Rhooon meer in detail beschreven; de beperkte ruimte in het infoblad laat een gedetailleerde toelichting op die plek niet toe.

Het grootste deel van de 750 hectare aan nieuwe natuur- en recreatiegebieden, 600 hectare, is gepland ten zuiden van Rotterdam. Dat toekomstige gebied draagt de naam het Buitenland van Rhooon.

Voor het oorspronkelijke plan om in het zuidelijke deel (150 ha) van het Buitenland, tussen Essendijk en Oude Maas, natte natuur in te richten, was weinig draagvlak onder de inwoners van Midden-IJsselmonde. Dat bleek onder meer uit een burgerinitiatief uit de streek, in 2013 begonnen met de petitie “Stop project Buytenland nu!”. Gezien deze signalen heeft de Tweede Kamer eind 2013 aan de minister van IenM gevraagd om binnen de kaders van PKB PMR te kijken naar andere mogelijkheden om het gebied in te richten. Dat heeft geleid tot een advies van oud-minister Veerman in juni 2014. Veerman adviseerde onder andere akkernatuur te ontwikkelen in plaats van natte natuur. Ook pleitte Veerman in zijn advies voor een gebiedscoöperatie waarin de diverse belangenvertegenwoordigers kunnen samenwerken.

Naar aanleiding van het advies Veerman heeft de Tafel van Borging in juli 2014 ingestemd met de voorgestelde wijziging in de natuurdoelstelling voor het gebied (akkernatuur in plaats van natte natuur). Daarbij heeft de Tafel een vijftal aandachtspunten meegegeven: verifieerbare doelen aanzien van het natuurtype, de recreatie, de aard van de toekomstige akkerbouw, de gebruiksvoorwaarden voor agrarische ondernemers en het voornamelijk handhaven van het vigerende bestemmingsplan.

Op verzoek van de provincie Zuid-Holland zijn vanaf de zomer van 2015 drie deskundigen als kwartiermakers voor de op te richten gebiedscoöperatie opgetreden. Op 23 mei 2016 kwam het definitieve advies van de kwartiermakers uit: “Kansen pakken in het Buitenland van Rhooon; samenwerken in een coöperatieve gebiedsontwikkeling”.

In een brief van 17 juni heeft de Tafel van Borging, bij monde van haar voorzitter

OP VERZOEK VAN DE PROVINCIE ZUID-HOLLAND TRADEN VANAF DE ZOMER VAN 2015 DRIE DESKUNDIGEN ALS KWARTIERMAKERS VOOR DE OP TE RICHTEN GEBIEDSCOÖPERATIE OP

mevrouw Dekker, GS laten weten dat veel leden van de Tafel het advies van de kwartiermakers op een aantal cruciale punten afwijzen. De Tafel maakt hierbij gebruik van haar recht om ongevraagd advies te geven. De Tafel gaf daarbij de volgende zorgpunten aan: onvoldoende borging van de toetsbaarheid van de natuurdoelen, het ontbreken van balans in de voorgestelde samenstelling van de gebiedscoöperatie, de wens van de agrariërs om terug te keren naar het bestemmingsplan dat gold tot 2012, wat niet strookt met de PKB en onvoldoende aandacht voor de recreatieve doelstellingen. Ondertekenaars van de brief waren de Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland, het Zuid-Hollands Landschap, de Stichting Duinbehoud, de Vereniging Natuurmonumenten, Deltalinqs, VNO-NCW, de gemeente Rotterdam en Havenbedrijf Rotterdam N.V.

De Vereniging Agrarische Belangen IJsselmonde (VABIJ), opgericht in 2007, treedt op als woordvoerder van een aantal agrariërs. Op 30 mei jl. liet de VABIJ weten dat zij in het advies van de kwartiermakers onvoldoende haar belangen gediend zag. Zij stelde twee voorwaarden waaraan voldaan zou moeten worden voor men het advies kon onderschrijven: terug naar een agrarische bestemming (aangevuld met natuur, recreatie en cultuurhistorie) en een concreet aanbod van GS voor planschadevergoeding op basis van het huidige bestemmingsplan. GS constateerden hier niet zonder meer aan te kunnen voldoen. Samen met de VABIJ heeft de provincie juridisch onderzoek laten doen naar de (on)mogelijkheden van planschade en volledige schadeloosstelling. Na afronding van dit juridische onderzoek heeft de VABIJ in een brief d.d. 30 juni laten weten voorwaardelijk in te kunnen stemmen met het kwartiermakersadvies.

Op 5 juli hebben GS het advies van de kwartiermakers, de brief van de VABIJ en de brief van de Tafel naar PS gestuurd, met het voorstel om het kwartiermakersadvies als vertrekpunt voor verdere uitwerking te nemen. Behandeling van het kwartiermakersadvies in PS heeft plaatsgevonden op 14 september.

Op 13 juli hebben GS de Tafel van Borging laten weten vast te houden aan het advies van de kwartiermakers. Daarop heeft de Tafel op 22 juli per brief aan GS (in afschrift naar de staatssecretaris van EZ) medegedeeld dat zij het onwenselijk vindt dat de lijn van het kwartiermakersadvies wordt voortgezet. Daarbij heeft de Tafel aangegeven dat er bij de ondertekenende partijen onvoldoende draagvlak is voor het besluit van GS en er geen vertrouwen is dat de uitwerking van het kwartiermakersadvies zal leiden tot een impuls aan de kwaliteit van de leefomgeving. De Tafel gaf aan dat hiermee de dubbeldoelstelling van PMR onder druk dreigde te komen staan. Tot slot heeft de Tafel er bij de staatssecretaris van EZ op aangedrongen om op korte termijn tot een bestuurlijk overleg te komen, om de nu ontstane situatie te bespreken.

VERDER LEZEN

Op de volgende websites vindt u de meest actuele informatie over de deelprojecten:

- PMR/750 ha: www.rijksoverheid.nl
- Buitenland van Rhon: www.zuid-holland.nl
- Vlinderstrik: www.vanrottetotschie.nl
- Schiezone: www.vanrottetotschie.nl

Voor de lokale informatievoorziening, bijvoorbeeld over de bestemmingsplannen, zijn de gemeenten verantwoordelijk. Onder andere organiseren zij daarvoor informatieavonden die gericht zijn op de direct belanghebbenden in de gebieden en de onmiddellijke omgeving daarvan.

THEMA 750 HA NIEUWE NATUUR EN RECREATIE IN DE REGIO RIJNMOND**SUBDOEL** REALISATIE VAN 600 HA NATUUR- EN RECREATIEGEBIED OP MIDDEN-IJSSELMONDE**OMSCHRIJVING** HET BUIJTENLAND VAN RHOON**CONCLUSIE****PROCES** NIET OP KOERS **INHOUD** GEEN OORDEEL MOGELIJK **TOELICHTING** OMDAT DE GEBIEDSCOÖPERATIE NOG MOET WORDEN OPGERICHT EN CONCRETE INHOUDELIJKE DOELEN ONTBREKEN, IS HET PROCES BEOORDEELD ALS NIET OP KOERS. ER IS NOG GEEN DUIDELIJKHEID EN OVEREENSTEMMING OVER DE TE REALISEREN NATUUR- EN RECREATIEDOELEN EN DE BORGING DAARVAN BINNEN DE PKB.**BEOOGDE RESULTATEN**

Doel van de afspraak is uiterlijk 2021 600 ha natuur- en recreatiegebied te realiseren op Midden-IJsselmonde: het Buitenland van Rhoo.

Het Buitenland van Rhoo wordt een openbaar toegankelijk gebied. Aanvankelijk lag in het noordelijk deel het accent op 'openluchtrecreatie met natuurwaarden' en in het zuidelijk deel op 'hoogwaardige natuur met recreatief medegebruik'.

Deze doelen zijn na het advies-Veerman bijgesteld naar 'afwisselend hoogwaardige akkernatuur, recreatie en duurzame landbouw in het hele gebied, in de context van waardevol cultuurlandschap'. Nadere concretisering van de doelen moet nog plaatsvinden.

1. ACHTERGROND EN NADERE UITLEG AFSpraak

De afspraak maakt deel uit van de PMR-opgave om 750 hectare openbaar toegankelijk natuur- en recreatiegebied rond Rotterdam te creëren (volgens PKB PMR en UWO PMR/750 hectare) ter verbetering van de regionale leefbaarheid. 600 hectare daarvan wordt aangelegd op Midden-IJsselmonde: het Buitenland van Rhoo.

2. VERANTWOORDELIJKHEDEN

Het programma 750 ha is een gezamenlijk publiek belang van het Rijk, de provincie, de gemeente Rotterdam en de Stadsregio Rotterdam. Op basis van de UWO is de provincie Zuid-Holland verantwoordelijk voor de realisatie van het Buitenland van Rhoo. De gemeente Albrandswaard stelt het bestemmingsplan vast. De provincie heeft opdracht gegeven om de uitvoering over te laten gaan naar een (nog op te richten) gebiedscoöperatie, waarin de belanghebbende partijen vertegenwoordigd zijn.

3. STAND VAN ZAKEN EN ONTWIKKELINGEN

Het Buitenland van Rhoo is opgenomen in de Provinciale Structuurvisie 2020. In 2010 stelde Albrandswaard het bestemmingsplan vast. Ruim twee jaar later verklaarde de Raad van State alle beroepen die waren ingediend tegen het bestemmingsplan en tegen de reactieve aanwijzing van de provincie niet-ontvankelijk of ongegrond. Daarmee was het bestemmingsplan onherroepelijk.

Het bestemmingsplan bevatte een uitwerkingsplicht voor 150 ha ten zuiden van de Essendijk. Die uitwerking heeft Albrandswaard medio 2011 vastgesteld, na een tussenadvies van oud-gedeputeerde Heijkoop en overleg met de bestuurlijke partners. Medio 2012 werd ook dat plan onherroepelijk. Medio 2013 hebben Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland (GS) een Tussenrapportage Schetsontwerp vastgesteld. Het proces om de wensen van huidige bewoners, ondernemers en toekomstige gebruikers te betrekken bij inrichting, beheer en gebruik van het gebied leek daarmee goed te verlopen.

In 2013 startte de agrarische actiegroep De Polderkinderen de petitie "Stop project Buytenland nu!" Deze leidde in december 2013 tot de (aangenomen) motie Heerema (VVD) in de Tweede Kamer met de vraag aan regering en provincie om, binnen de kaders van de PKB, meer rekening te houden met wensen van bewoners. Vervolgens heeft oud-minister Veerman begin 2014, op verzoek van PZH, verkend hoe het gebied, binnen de PKB-kaders, anders kon worden ingericht en meer draagvlak kon worden verkregen. Samen met de Vereniging Nederlands Cultuurlandschap heeft een aantal agrariërs (naast de actie van De Polderkinderen) begin 2014 een alternatief plan ontwikkeld. In dit 'boerenplan' blijven agrarische bedrijfsvoering, cultuurhistorie en natuur naast elkaar bestaan, zonder grootschalige natuurontwikkeling. Het rapport 'Veerman', uitgekomen in juni 2014, adviseert om elementen uit dit 'boerenplan' over te nemen en natte natuur te vervangen door akkernatuur. Een op te richten 'coöperatie voor gebiedsontwikkeling', onafhankelijk van de provincie, moet het lokale draagvlak vergroten. De Tafel van Borging heeft zich in juni 2014, zij het met aandachtspunten, positief over het advies Veerman uitgesproken.

Najaar 2014 hebben de Polderkinderen hun petitie als burgerinitiatief aangeboden aan de Tweede Kamer. Deze heeft in december 2014 de regering gevraagd om, 'binnen de PKB-PMR, in lijn met Veermans advies, creatief invulling te geven aan de integrale opgave voor het Buijtenland van Rhoon'. Hoewel het burgerinitiatief niet-ontvankelijk is verklaard, hebben de Polderkinderen medio 2015 in een bijzondere Kamerprocedure het woord kunnen doen.

In de zomer van 2015 hebben GS de voormalige Gelderse gedeputeerde Verdaas, oud-WLTO-bestuurder De Groot en oud-directeur van Natuurmonumenten De Graeff gevraagd om kwartiermakers voor de gebiedscoöperatie te zijn. Eind mei hebben de kwartiermakers hun adviesrapport gepresenteerd. De Tafel van Borging wijst het kwartiermakersadvies op enkele belangrijke punten af: de Tafel constateert dat het advies op meerdere onderdelen afwijkt van de PKB-PMR en van het Convenant Visie en Vertrouwen. Verder adviseert de Tafel om de natuurdoelen concreter te maken, vast te houden aan het vigerende bestemmingsplan en meer aandacht te schenken aan de recreatiedoelstelling. Ook maakt de Tafel zich zorgen over de governance van de gebiedscoöperatie.



Akkernatuur wordt een belangrijk element in het Buijtenland van Rhoon (BRON: BOG ART)

Een aantal agrariërs uit het gebied, verenigd in de Vereniging Agrarische Belangen IJsselmonde (VABIJ), hebben GS op 30 juni laten weten dat er voorlopig draagvlak voor het kwartiermakersadvies is. Op 5 juli hebben GS aan PS voorgesteld om het advies in behandeling te nemen en in te stemmen met de uitgezette koers. Op 14 september hebben PS het college opdracht gegeven om het vervolgproces vorm te geven langs de lijnen van het kwartiermakersadvies. Daarbij hebben PS drie voorwaarden gesteld: brede toegankelijkheid van de gebiedscoöperatie, (voorlopig) handhaven van het vigerende bestemmingsplan en uitwerking en borging van de natuur- en recreatiedoelen in maatregelen. Daarmee is in belangrijke mate tegemoet gekomen aan de bezwaren van de Tafel.

4. FEITELIJKE RESULTATEN

Eind juni 2016 had de provincie ongeveer 200 ha grond verworven. Lopende de oprichting van de gebiedscoöperatie is de actieve verwerving opgeschort. Wel blijft het gesprek gaande met grondeigenaren die op eigen initiatief willen verkopen, waaronder institutionele beleggers.

Na de eerder opgelopen vertraging tijdens de planvorming, is met alle verwickelingen rond de gebiedscoöperatie het proces opnieuw vertraagd. Onaannemelijk is dat 600 ha nieuw natuur- en recreatiegebied op Midden-IJsselmonde per 2021 gerealiseerd zal zijn.



Voor een overzicht van te raadplegen bronnen voor het verkrijgen van nadere details kijkt u op pagina 76 en 77.

THEMA 750 HA NIEUWE NATUUR EN RECREATIE IN DE REGIO RIJNMOND
SUBDOEL REALISATIE VAN 100 HA NATUUR- EN RECREATIEGEBIED IN DE SCHIEBROEKSE POLDER EN DE ZUIDPOLDER
OMSCHRIJVING VLINDERSTRIK

CONCLUSIE**PROCES** OP KOERS **INHOUD** VOLDOET 

TOELICHTING DE ONTWIKKELING VAN DE VLINDERSTRIK LAAT MOMENTEEL FLINKE VOORTGANG ZIEN. DE AFRONDING IN UITERLIJK 2021 STAAT NIET ONDER DRUK.

BEOOGDE RESULTATEN

Doel van de afspraak is het creëren van 100 ha openbaar toegankelijk natuur- en recreatiegebied in de gemeenten Lansingerland en Rotterdam (Schiebroekse Polder en Berkelse Zuidpolder). Dit deelproject staat bekend onder de naam Vlinderstrik. In aanvulling op de PMR-doelstelling besloot de Stuurgroep Vlinderstrik om 40 hectare extra in te richten. De Vlinderstrik wordt dus in totaal circa 140 ha groot.

1. ACHTERGROND EN NADERE UITLEG AFSpraak

De afspraak maakt deel uit van de PMR-doelstelling om 750 ha natuur- en recreatiegebied in de Rotterdamse regio te creëren. De ontwikkelingen in de Vlinderstrik (en de Schiezone) maken van de noordrand van Rotterdam een ecologische en recreatieve schakel die de Ackerdijkse Plassen in Midden-Delfland en de Rottemeren met elkaar verbindt. In de noordelijke Vlinderstrik ligt het accent straks op openheid en recreatie, in het zuidelijke deel op natuur. Het algemene beeld is een groene buffer met open weides, smalle watergangen en rietkragen, en boomrijkere plekken. Ook lopen er fiets- en wandelpaden doorheen. In het recreatief concentratiepunt nabij metrostation Rodenrijs zijn enkele voorzieningen gepland. De Vlinderstrik geeft een impuls aan de recreatie in de hele stadsregio Rotterdam, in het bijzonder aan Rotterdam-Noord en Lansingerland.

2. VERANTWOORDELIJKHEDEN

Het programma 750 ha is een gezamenlijk publiek belang van het Rijk, de provincie, de gemeente Rotterdam en de stadsregio Rotterdam. De gemeente Rotterdam is volgens de UWO PMR/750 ha belast met de uitvoering van het deelproject Vlinderstrik. De gemeenten Rotterdam en Lansingerland zijn ieder verantwoordelijk voor hun deel van het bestemmingsplan Vlinderstrik.

3. STAND VAN ZAKEN EN ONTWIKKELINGEN

In de ruimtelijke procedures rond de Vlinderstrik zijn Lansingerland en Rotterdam samen opgetrokken. In 2008 hebben ze het gezamenlijke Masterplan Vlinderstrik vastgesteld. De fauna-effectenrapportage (2010), nodig voor aanleg van natuur nabij luchthavens om het risico op vogelaanvaringen in te schatten, leidde tot een inperking van de moerasontwikkeling. Vanaf november 2013 zijn de bestemmingsplannen van Lansingerland en Rotterdam onherroepelijk. Voorjaar 2014 hebben de beide colleges van B en W, na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan, het definitief ontwerp (DO) opgesteld, elk voor hun deel van de Vlinderstrik.

Dit DO is gebaseerd op het Masterplan Vlinderstrik, beide bestemmingsplannen en het Programma van Eisen (PvE) dat in samenspraak met de omwonenden, ondernemers en andere belanghebbenden tot stand is gekomen. Zo is er uitgebreid overlegd met aanwonenden over de scheiding van de Vlinderstrik en hun erven/achtertuinen door een nieuw te graven sloot. Het communicatieplan, opgesteld om het draagvlak te behouden en te vergroten, wordt vernieuwd.

In het DO is een ruimtelijke reservering opgenomen voor de A16 (voorheen A13 / A16), de rijksweg die de minister van Infrastructuur en Milieu rond Rotterdam wil aanleggen. Rijkswaterstaat heeft het ontwerptracébesluit in najaar 2015 ter inzage gelegd. Tussen de gemeente Rotterdam en RWS is eind 2015 overeenstemming bereikt hoe de A16 het beste kan worden ingepast in de omgeving om de natuur- en milieueffecten van de weg zo gering mogelijk te houden. Dit krijgt vorm met onder andere bomenrijen en bospercelen.

Het beheer van de Vlinderstrik is aangemerkt als een dienst van algemeen economisch belang. In de Zuidpolder is het beheer gegund aan Natuurmonumenten; in de Schiebroekse Polder moet dit nog gebeuren. Voor beide gebieden is die gunning met de intentie om de lokale agrariërs erbij te betrekken. Voorwaarden voor het beheer door lokale agrariërs zijn dat het beheer bijdraagt aan de recreatie- en natuurdoelstellingen en van voldoende kwaliteit is. In lijn met PvE en DO heeft Natuurmonumenten een beheerplan opgesteld.



Het Polderpad, dat in april 2016 is opengegaan, heeft een duidelijk eigen karakter, met herkenbare bruggen en hekwerken. (BRON: BART BEEN, DCMR)

4. FEITELIJKE RESULTATEN

Verwerving en inrichting van 100 ha Vlinderstrik zijn financieel geregeld in de grondexploitatie Noordrandprojecten PMR (2009). Voor de financiering van de aanvullende 40 ha heeft de provincie een schriftelijke toezegging gedaan aan de gemeente Rotterdam. Daarmee is ook dit deel van de Vlinderstrik haalbaar. De Vlinderstrik wordt gefaseerd ingericht. De Zuidpolder (70 ha) is geheel verworven; de Schiebroekse Polder voor ongeveer 1/3. Niet-beeldbepalende boerderijen in slechte staat worden gesloopt, de andere verkocht.

Voor het Polderpad, het fietspad van Rotte naar Schie dat ook via de Vlinderstrik loopt, is een ontwerp gemaakt door DaF-architecten. Het inrichtingsplan Polderpad is in mei 2013 vastgesteld. In maart 2015 is het voorbereidende werk voor het Polderpad op de Oude Bovendijk gestart. Gedurende drie maanden is zand aangebracht. Dat kreeg ongeveer een jaar om te zetten. Het pad, dat in april 2016 is opengegaan, heeft een duidelijk eigen karakter, met herkenbare bruggen en hekwerken. Bankjes en uitzichttorens volgen nog.

Nu alle hectares in de Zuidpolder zijn verworven is de inrichting in volle gang. Naast de aanleg van het Polderpad gaat het om het realiseren van recreatievoorzieningen, het graven van natuurvriendelijke oevers en het aanbrengen van beplanting. Sinds najaar 2013 zijn de struinpaden in de eerste 40 hectare Vlinderstrik opengesteld. Het beheer van het gebied werd medio 2015 overgedragen aan Natuurmonumenten. Lokale agrariërs en vrijwilligers helpen Natuurmonumenten bij het beheer.

De entree tot het gebied wordt gevormd door de tot informatiecentrum omgevormde Melkschuur nabij metrostation Rodenrijs en een wilde bloementuin, beide feestelijk geopend in 2015.

Voor een overzicht van te raadplegen bronnen voor het verkrijgen van nadere details kijkt u op pagina 76 en 77.

THEMA 750 HA NIEUWE NATUUR EN RECREATIE IN DE REGIO RIJNMOND**SUBDOEL** REALISATIE VAN 50 HA NATUUR- EN RECREATIEGEBIED IN DE SCHIEZONE**OMSCHRIJVING** SCHIEZONE**CONCLUSIE****PROCES** OP KOERS **INHOUD** VOLDOET **TOELICHTING** DE FEITELIJKE INRICHTING LOOPT VOLGENS DE (BIJGESTELDE) PROJECTPLANNING. EEN DEEL VAN DE SCHIEZONE IS IN 2012 OPENGESTELD VOOR HET PUBLIEK.**BEOOGDE RESULTATEN**

Doel van de afspraak is het creëren van 50 ha natuur- en recreatiegebied in de landgoederenzone langs de Schie in de Rotterdamse deelgemeente Overschie. Dit deelproject van het programma 750 ha is uitgewerkt onder de naam Schiezone.

1. ACHTERGROND EN NADERE UITLEG AFSpraak

De afspraak maakt deel uit van de PMR-doelstelling om 750 hectare nieuw natuur- en recreatiegebied in de regio Rotterdam te ontwikkelen (volgens PKB en UWO PMR/750 hectare). Daartoe behoort 50 ha openbaar toegankelijk natuur- en recreatiegebied in de Schiezone. Samen met de Vlinderstrik vergroent het deelproject Schiezone de noordrand van Rotterdam. Het is een middelgrote groene PMR-opgave en vormt de verbindende schakel tussen Midden-Delfland, polder Schieveen en Rotterdamse Noordrand.

In de toekomstige Schiezone wisselen landgoederen en open grasland elkaar af. In de plannen blijven de bestaande landgoederen in stand; het open grasland biedt ruimte om een natuurgebied te ontwikkelen. De komende jaren zorgt Natuurmonumenten hier voor een bloemrijk grasland dat wordt beheerd met grazende schapen en koeien. Op enkele plekken wordt het waterpeil verhoogd om voor natte natuur te zorgen. De landgoederen moeten voor wandelaars toegankelijk worden, zodat doorgaande routes mogelijk zijn. Verder wordt het gebied toegankelijk gemaakt door de aanleg van diverse fiets- en (onverharde) wandelpaden.

De Schiezone is onderdeel van de groene verbinding tussen de natuurgebieden in Midden-Delfland (onder andere de Akerdijkse Plassen) en de Rottemeren. De groene ontwikkeling van deze bufferzone voorkomt dat het gebied dichtslibt met bebouwing. Zo blijven de huidige kwaliteiten van het landgoederengebied behouden, wordt het areaal aan natuurgebied vergroot en wordt het gebied toegankelijk voor recreatie.

2. VERANTWOORDELIJKHEDEN

Het programma 750 ha is een gezamenlijk publiek belang van het Rijk, de provincie, de gemeente Rotterdam en de Stadsregio Rotterdam. De provincie Zuid-Holland coördineert de uitvoering, zorgt voor het financiële beheer en rapporteert aan het Ministerie van EZ. De gemeente Rotterdam is verantwoordelijk voor de uitvoering van het deelproject Schiezone en bovendien bevoegd gezag voor het vaststellen van het bestemmingsplan. Inrichting en beheer van de graslanden zijn in handen van de Vereniging Natuurmonumenten.

3. STAND VAN ZAKEN EN ONTWIKKELINGEN

Het bestemmingsplan Schiezone is begin 2010 vastgesteld door de gemeenteraad van Rotterdam. Met de uitspraak van de Raad van State in 2011 werd de natuurbestemming van de Schiezone onherroepelijk.

Het natuur- en recreatieplan van de Schiezone is najaar 2013 vastgesteld, waarna in het voorjaar van 2014 een detailontwerp is gemaakt. Hierin is ook de ecopassage verwerkt die in het noordelijk deel van de Schiezone komt in het kader van het programma Integrale Ontwikkeling Delft-Schiedam.

De gemeente Rotterdam heeft in najaar 2015 een renovatieplan voor de landgoederen De Tempel en Nieuw Rhodenrijs (beide rijksmonument) opgesteld, in samenwerking met Natuurmonumenten en een particuliere projectontwikkelaar. Hoewel geen onderdeel van

de PMR-afspraken, draagt dit wel bij aan het recreatieve en historische karakter van dit gebied. De precieze ligging van struipaden en bruggen naar de landgoederen wordt in het renovatieplan vastgelegd. De huurder van De Tempel en Nieuw Rhodenrijs werkt mee aan het toegankelijk maken van die landgoederen voor wandelaars.

De verwerving en de inrichting van het gebied zijn financieel geregeld in de grondexploitatie voor de Noordrandprojecten PMR (Schiezone en Vlinderstrik) die in december 2009 is vastgesteld in de gemeenteraad van Rotterdam. Daarnaast heeft een particulier fonds (Louisa van der Velden Stichting) een bijdrage geleverd aan de realisatie.



De Tempelweg is opnieuw bestraat en geschikter gemaakt voor fietsers. (BRON: BART BEEN, DCMR)

Grondeigenaar is de gemeente Rotterdam. Inrichting en beheer zijn, via erfpacht, overgedragen aan Vereniging Natuurmonumenten. Eén grondverwervingsprocedure (3 ha) is in de afrondende fase. Een ander stuk van 7 ha wordt in pas 2017 ingericht om de huidige gebruiker in staat te stellen zijn bedrijfsvoering te beëindigen.

4. FEITELIJKE RESULTATEN

Mei 2012 is een deel van de Schiezone officieel geopend en is het startsein gegeven voor de verdere inrichting. Een 'bouwbord' nodigt mensen uit om het gebied te bezoeken en getuige te zijn van de natuurontwikkeling. Destijds is een eerste rondje door het gebied in gebruik genomen met onverharde wandelpaden en bruggen. Dat netwerk is in het najaar van 2014 uitgebreid. De inrichting zal naar verwachting in 2017 worden afgerond.

De Tempelweg, aan de zuidzijde van de begraafplaats Hofwijk, is opnieuw bestraat, meer geschikt voor fietsers gemaakt en van straatmeubilair voorzien. In de komende periode worden ook een aantal 'belevenselementen' (uitkijksofa, visvlonder) gerealiseerd. De Tempelweg gaat onderdeel uitmaken van het Polderpad. Ook het fietspad langs de Delftse Schie is verbeterd.

De percelen van Natuurmonumenten buiten de landgoederen zijn verpacht aan boeren, onder de voorwaarde dat er geen mest en chemische bestrijdingsmiddelen worden gebruikt. Ze zijn in gebruik als hooilanden of worden beweid met schapen en koeien zodat bloemrijk grasland ontstaat. Op enkele plekken wordt het waterpeil verhoogd voor natte natuur. De verdere inrichting verloopt met kleine stappen. In de tweede helft van 2014 zijn er stalen bruggetjes aangelegd om het gebied verder te ontsluiten.



Voor een overzicht van te raadplegen bronnen voor het verkrijgen van nadere details kijkt u op pagina 76 en 77.

infoblad **31**

PEILDATUM: AFGEROND

THEMA 750 HA NIEUWE NATUUR EN RECREATIE IN DE REGIO RIJNSMOND
SUBDOEL REALISATIE VAN EEN LANGZAAMVERKEERSROUTE
 TUSSEN ROTTERDAM-ZUID EN MIDDEN-IJSSELMONDE
OMSCHRIJVING GROENE VERBINDING

**CONCLUSIE****PROCES** AFGEROND **INHOUD** AFGEROND 

TOELICHTING MET DE FEESTELIJKE OPENING VAN DE GROENE VERBINDING
 OP 11 JUNI 2014 IS DEZE AFSpraak GEREALISEERD.

BEOOGDE RESULTATEN

Het beoogde resultaat is een fiets- en wandelbrug, als verbinding van Rotterdam-Zuid met het Buijtenland van Rhooen en het toekomstige regiopark IJsselmonde. De Groene Verbinding maakt het Buijtenland van Rhooen en de achterliggende groengebieden bereikbaar voor wandelaars en fietsers uit Rotterdam. Bovendien krijgen de bewoners van de Albrandswaardse Vinex-wijk Portland en het Barendrechtse Carnisselande een betere fiets- en wandelverbinding met de stad Rotterdam.

1. ACHTERGROND EN NADERE UITLEG AFSpraak

De afspraak maakt deel uit van de PMR-doelstelling om 750 hectare natuur- en recreatiegebied te creëren. Een van de deelprojecten is de realisatie van een route voor langzaam verkeer, in de vorm van een wandel- en fietsverbinding tussen Rotterdam-Zuid en Midden-IJsselmonde (volgens PKB PMR en UWO PMR/750 ha). Dit deelproject is uitgewerkt onder de naam Groene Verbinding en in het Afsprakenkader opgenomen als afspraak 31. De Groene Verbinding verbindt de Rotterdamse wijk Pendrecht met de Vinex-locatie Portland in de gemeente Albrandswaard. De fiets- en voetgangersbrug moet de fysieke barrière die de A15 en de Betuwelijn samen vormen, opheffen.

2. VERANTWOORDELIJKHEDEN

Het programma 750 ha is een gezamenlijk publiek belang van het Rijk, de provincie, de gemeente Rotterdam en de Stadsregio Rotterdam. De provincie Zuid-Holland coördineert de uitvoering, zorgt voor het financiële beheer en rapporteert aan het Ministerie van EZ. De stadsregio Rotterdam verzorgt de projectleiding van de Groene Verbinding. Zij heeft met de relevante partijen uitvoeringsovereenkomsten gesloten over realisatie, beheer en onderhoud. Zo is de gemeente Rotterdam de eigenaar met alle verplichtingen die daarbij horen. De bestuurlijke afstemming en communicatie rond de Groene Verbinding liep via de projectorganisatie van het Buijtenland van Rhooen.

3. STAND VAN ZAKEN EN ONTWIKKELINGEN

Het voorlopig ontwerp van de Groene Verbinding is in 2007 opgeleverd. Na overleg met de betrokkenen is een definitief ontwerp gemaakt dat in 2010 door de stadsregio is vastgesteld. Vervolgens heeft de stadsregio in 2011 het bestek afgerond. In 2012 zijn alle relevante vergunningen onherroepelijk geworden. De Groene Verbinding is begin 2012 aanbesteed. Kort daarop is - met enige vertraging - gestart met de werkzaamheden. Juni 2014 is de Groene Verbinding officieel geopend. De Groene Verbinding is € 10 miljoen goedkoper uitgevallen dan geraamd. Dit geld blijft - conform afspraken uit de UWO - gelabeld voor infrastructurele projecten binnen PMR / 750 ha, grotendeels voor Buijtenland, voor het overige voor de Vlinderstrik.

4. FEITELIJKE RESULTATEN

Aan de Portlandse (Albrandswaardse) kant was al voor de start van de verbreding van de A15 een fundering voor de brug aangebracht. Bovendien ligt er aan die kant een wandelwal achter het geluidsscherm van de A15 die als bruggenhoofd dient. In dat geluidsscherm is een uitsparing gemaakt waar de verkeersbrug doorheen gaat. Daarop ligt het fietspad dat aansluit op de Rhoonse Baan. Medio 2013 waren de aanbruggen gereed die als ondersteuning dienen. Rond die tijd legde de constructeur de laatste hand aan de twee stalen brugdelen van elk meer dan 300 ton. Die gingen per schip naar de Waalhaven en eind augustus 2013 op een speciale oplegger naar de bouwplaats, waar ze werden ingehangen. Daarvoor ging de A15 twee nachten (in het weekend) dicht en werd de Betuwelijn tijdelijk buiten gebruik gesteld. De planning hiervoor was afgestemd met zowel ProRail als de organisatie A-lanes, die de verbreding

van de A15 realiseert. Eind augustus 2013 was de recreatieve schakel tussen Rotterdam-Zuid en het Buitenland van Rhoon klaar. Op 11 juni 2014 vond de feestelijke opening plaats.

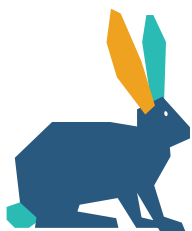
De totale lengte van de brug is 190 meter, met een vrije overspanning van 150 meter. Het voetpad en het fietspad hebben een gezamenlijke breedte van 6,5 meter. De brug heeft een 'netkousachtig' uiterlijk door diagonaal rondlopende stalen profielen die elkaar kruisen. Naast de op- en afritten voor wandelaars en fietsers is er ook een trappenhuis aan de Rotterdamse kant.



De noordelijke aanbrug (afrif) van de Groene Verbinding. (BRON: BART BEEN, DCMR)

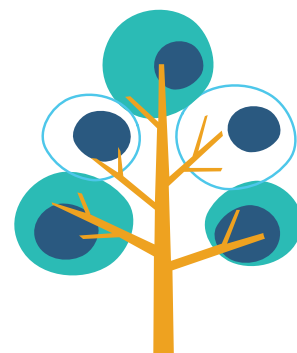
In 2012 is een besluit genomen over de optimale aansluiting van de Groene Verbinding op het Buitenland van Rhoon. De gekozen variant is een tracé door de Rhoonse Weide. Voorlopig is deze nog niet aangelegd. Daarnaast moet het Buitenland van Rhoon nog de beoogde kwaliteit van natuur en recreatie krijgen die het gebied voor dagtoerisme aantrekkelijk maakt. Het Natuur- en recreatieschap IJsselmonde (de Groenservice Zuid-Holland) heeft net voor de opheffing van de stadsregio opdracht gekregen om het fietsknooppuntenstelsel van IJsselmonde af te stemmen op de Groene Verbinding. Die aansluiting heeft intussen plaatsgevonden.

De Groene Verbinding wordt gebruikt door fietsers en voetgangers. De verbinding heeft het buitengebied van Albrandswaard voor de bewoners van Rotterdam-Zuid dichterbij gebracht. Bovendien kunnen de bewoners van de Vinex-wijken Portland (in Albrandswaard) en Carnisselande (in Barendrecht) nu sneller en aantrekkelijker naar de stad. Er zijn tot dusver nog geen verkeersmetingen of enquêtes onder gebruikers gehouden.



Voor een overzicht van te raadplegen bronnen voor het verkrijgen van nadere details kijkt u op pagina 76 en 77.

7 THEMA BESTAAND ROTTERDAMS GEBIED



ALGEMEEN

Het programma Bestaand Rotterdams Gebied (BRG) draagt bij aan het bereiken van de dubbeldoelstelling van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR). Het bestaat uit een reeks projecten en deelprojecten die moet leiden tot een betere (intensievere) benutting van het bestaande havengebied en een betere leefomgeving.

De Planologische kernbeslissing (PKB) PMR geeft aan dat BRG een impuls moet geven aan:

1. het oplossen van het ruimtetekort in het bestaande havengebied;
2. het verbeteren van de milieukwaliteit;
3. het aanbod en de kwaliteit van natuur- en recreatiegebied;
4. de ruimtelijke kwaliteit van de regio Rijnmond.

Dit zijn de vier rijksdoelstellingen van BRG. Alle BRG-projecten moeten aan minimaal een van deze doelen een bijdrage leveren.

Het werkgebied van BRG omvat de hele Stadsregio Rotterdam plus Goeree. Het zwaartepunt ligt bij de gebieden die worden beïnvloed door de haven.

De BRG-projecten zijn in het Convenant Visie en Vertrouwen gecategoriseerd als:

- intensiveringsprojecten, gericht op het oplossen van het ruimtetekort in de bestaande haven (BRG-rijksdoel 1);
- milieukwaliteitsprojecten, gericht op het verbeteren van de milieukwaliteit (BRG-rijksdoel 2);
- ruimteprojecten, gericht op het verbeteren van aanbod en kwaliteit van natuur- en recreatiegebieden en het vergroten van de ruimtelijke kwaliteit (BRG-rijksdoel 3 en 4).

De milieukwaliteits- en ruimteprojecten samen worden aangeduid als leefbaarheidsprojecten.



In deze Integrale Rapportage gaat infoblad 32 over de intensiveringsprojecten, 33 over de milieukwaliteitsprojecten, 34 over de natuur- en recreatieprojecten en 35 over de ruimtelijke kwaliteit. De infobladen 34 en 35 zijn gecombineerd, net als in de convenantsafspraken en de vorige edities van de Integrale Rapportage. Het aantal gerealiseerde BRG-projecten exclusief gericht op natuur- en recreatiegebieden of op ruimtelijke kwaliteit geeft nog geen aanleiding tot splitsing.

BESTUURLIJK KADER EN VERANTWOORDELIJKHEDEN

Het Bestuursakkoord over de uitvoering van PMR uit 2004 legt de verantwoordelijkheden rond BRG op hoofdlijnen vast. In de Uitwerkingsovereenkomst Bestaand Rotterdams Gebied (UWO BRG) uit 2005 hebben de rijkspartijen, de gemeente Rotterdam, de provincie Zuid-Holland en de (voormalige) stadsregio Rotterdam verdere afspraken gemaakt over de manier waarop het programma wordt uitgevoerd. Ook hebben zij hierin vastgelegd welke instantie waarvoor verantwoordelijk is en hoe de financiering is geregeld.

BELANG EN NUT VAN BRG VOOR DE DUBBELDOELSTELLING VAN PMR ZIJN ONOMSTREDEN



De gemeente Rotterdam is verantwoordelijk voor de realisatie van het programma als geheel. Verschillende partijen hebben BRG-(deel)projecten uitgevoerd of gaan die nog uitvoeren. Dat zijn onder andere Rijkswaterstaat, het Havenbedrijf Rotterdam (HbR), ProRail, de provincie Zuid-Holland, de gemeente Rotterdam en de (voormalige) Rotterdamse deelgemeenten, andere gemeenten in de Rijnmondregio en het Waterschap Hollandse Delta. De projectminister PMR (de minister van IenM) is namens de rijksoverheid het aanspreekpunt voor de gemeente Rotterdam. Alle BRG-projecten moeten uiterlijk 2020 zijn uitgevoerd.

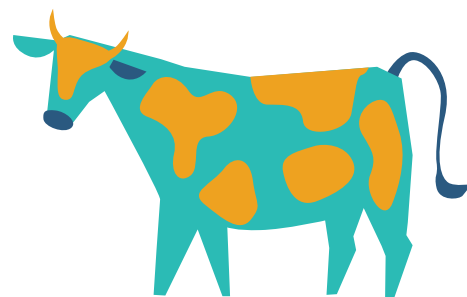
In de UWO BRG waren diverse rapportageverplichtingen opgenomen. In het kader van de vereenvoudiging van de governancestructuur van PMR zijn die afspraken in 2016 aangepast. Rotterdam rapporteert met ingang van 2016 jaarlijks aan het Ministerie van IenM over voortgang en financiële resultaten van het BRG. De beknopte voortgangsmelding halverwege het jaar is komen te vervallen.

Wat betreft de inhoudelijke monitoring (de projectresultaten) bevatte de UWO

een drietal verplichtingen: een jaarlijkse projectmonitor (projectresultaat afgezet tegen ambities), een vijfjaarlijks effectrapport (bijdrage van de projecten aan de rijksdoelstellingen) en een eveneens vijfjaarlijkse, programmabrede evaluatie van BRG als geheel. Deze rapporten werden aanvankelijk opgesteld door ROM-Rijnmond, en sinds 2009 door de DCMR, in opdracht van IenM. Effectrapport en evaluatie verschenen voor het eerst in respectievelijk 2012 en 2013. De BRG-partners hebben dit jaar afgesproken om de jaarlijkse projectmonitor in 2016 voor het laatst uit te laten voeren. De vijfjaarlijkse effectmonitor wordt exclusief het instrument om na te gaan of de afgeronde projecten bijgedragen hebben aan de realisatie van de rijksdoelstellingen.

PLANNING EN VOORTGANG VAN HET PROGRAMMA

BRG loopt tot 2021. De (deel)projecten bevinden zich in diverse fasen, variërend van 'initiële planfase' tot en met 'afgerond'. 'Afgerond' geldt onder andere voor alle intensiveringsprojecten in de haven (zie tabel 1).



De uitvoering van de leefbaarheidsprojecten is over de gehele programmaperiode gespreid. Er zijn binnen BRG vijf deelprogramma's (stille wegdekken, gebiedsgerichte benadering, geluidschermen, Kenniscentrum Geluid en Rivierparken) onderscheiden en vier aparte projecten (Kwaliteitsimpuls Oostvoornse meer, Landtong Rozenburg, Calandspoorbrug en Warmtebedrijf).

Het totale aantal BRG-projecten varieert in de loop der tijd: projecten komen te vervallen en vrijgevallen middelen worden opnieuw ingezet. De verdeling van projecten over de rijksdoelen is min of meer gelijkmatig: van het beschikbare BRG-budget van 80 miljoen euro gaat ca. 40% naar milieukwaliteitsprojecten, 24% naar natuur- en recreatieprojecten en 32% naar projecten gericht op ruimtelijke kwaliteit. 4% is gereserveerd voor financiële risico's en programmakosten.

In 2011 kwam het eerste effectrapport over BRG uit. Dat ging over de eerste vijf uitvoeringsjaren van het programma. Het rapport concludeerde dat de BRG-intensiveringsprojecten een forse stimulans waren voor het oplossen van het ruimte tekort in de bestaande haven (rijksdoel 1). Rijksdoel 2 (impuls aan het verbeteren van de milieukwaliteit) en rijksdoel 3 (impuls aan het aanbod en kwaliteit van natuur en recreatie) hadden aandachtspunten. Dat kwam met name door het achterblijven van de resultaten van twee relatief grote

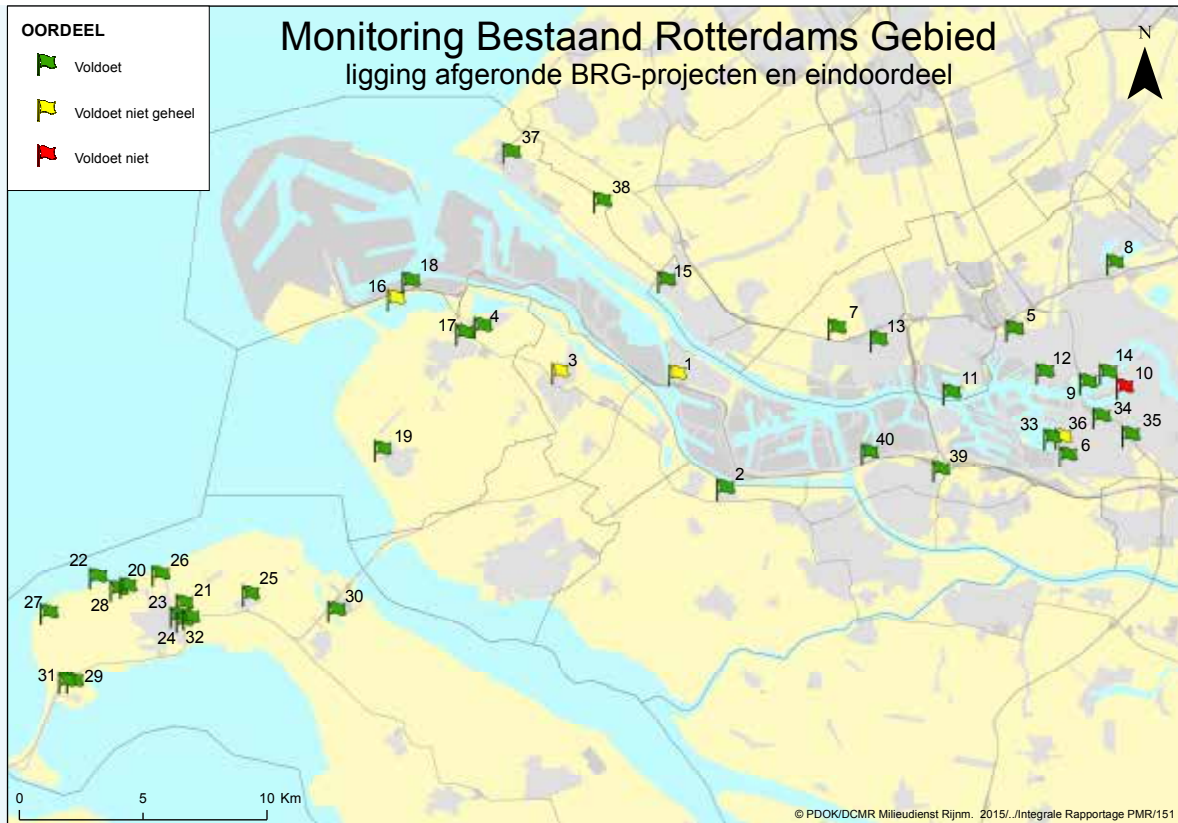
projecten (gewogen naar financieel belang): de geluidsreductie van de Calandspoorbrug en de Kwaliteitsimpuls Oostvoornse Meer. Het knelpunt van de Calandspoorbrug is inmiddels opgelost door gevelisolatie. Eind 2016 zal opnieuw een effectrapport uitkomen.

Drie jaar geleden heeft de DCMR een (tussen)evaluatie van BRG uitgevoerd. Ook hieruit bleek dat de voortgang van het programma goed is. Belang en nut van BRG voor de dubbeldoelstelling van PMR zijn onomstreden. Wel constateerde de DCMR dat BRG in de regio niet erg bekend is. Daarom heeft de programmaleiding een communicatiestrategie met een kernboodschap geformuleerd en heeft communicatie in de projectaansturing een grotere rol gekregen. Zo wordt de kernboodschap meegenomen in projectuitingen. Via de aanvraagformulieren van nieuwe projecten en in halfjaarlijkse voortgangsformulieren wordt gevraagd naar de communicatiemijlpalen, zodat daar vanuit het programma-management meer zicht op is. Ook hebben vertegenwoordigers van de UWO-partijen in 2015 een tweetal grote projecten bezocht, ter bevordering van het interne draagvlak. Die bezoeken waren tegelijk een signaal aan de projectleiders dat hun projecten een belangrijk element zijn binnen PMR als geheel.

| | Op lijst | Gereed | Gemonitord |
|--------------------------------|----------|--------|------------|
| AANTAL LEEFBAARHEIDSPROJECTEN | 78 | 50 | 44 |
| Gereed in percentage | | 64,1% | 56,4% |
| AANTAL INTENSIVERINGSPROJECTEN | 19 | 19 | 19 |
| Gereed in percentage | | 100% | 100% |
| TOTAAL | 97 | 69 | 63 |
| Totaal percentage | | 71,1% | 64,9% |

Tabel 1: Overzicht afgeronde en gemonitorde BRG-projecten.

DOOR HET LOKALE KARAKTER VAN DE PROJECTEN IS OPSCHALING NAAR EEN MERKBAAR EFFECT IN HET HELE WERKGEBIED VAN BRG NIET MOGELIJK



De geringe bekendheid van BRG vormt geen aanleiding voor een programmabrede publiekscampagne. De meeste projecten hebben vooral lokale impact. Communicatie kan dus beter plaatsvinden op lokaal projectniveau.

De intensiveringsprojecten waren in 2009 allemaal succesvol afgerond. Voor de leefbaarheidsprojecten geldt dat de resultaten op lokale schaal overwegend succesvol zijn. Door het lokale karakter van de projecten is een opschaling naar een merkbaar effect in het hele werkgebied van BRG echter niet mogelijk.

Een van de aanbevelingen uit de evaluatie was om de wijzigingsprocedure van BRG-projecten aan te scherpen. Sinds 2014 worden daarom wijzigingsbesluiten van de gemeente Rotterdam

voorgelegd aan het Directieoverleg BRG.

Daarin zitten naast de gemeente en het Ministerie van IenM ook HbR, DCMR en de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag. Sinds 2015 is ook consultering van betrokken stakeholders onderdeel van die procedure.

In 2017 zullen IenM en de gemeente Rotterdam aan de hand van eerdergenoemd effectrapport BRG opnieuw evalueren. Zo kan worden bepaald of het programma bijdraagt aan de PMR-dubbeldoelstelling en of de rijksdoelen van BRG worden behaald.

THEMA BESTAAND ROTTERDAMS GEBIED (BRG)
SUBDOEL OPlossen VAN HET RUIMTEKORT
OMSCHRIJVING REALISATIE INTENSIVERINGSPROJECTEN

**CONCLUSIE**

PROCES AFGEROND 

INHOUD AFGEROND 

TOELICHTING AAN DE AFSPRAAK OM 200 HA RUIMTEWINST TE BOEKEN IN HET BESTAANDE HAVENGEBIED WAS IN 2009 VOLDAAN. DE INTENSIVERINGSPROJECTEN ONDER DE VLAG VAN BRG ZIJN DAARMEE AFGEROND.

BEOOGDE RESULTATEN

De intensiveringsprojecten dragen bij aan het oplossen van het tekort aan ruimte in het bestaande havengebied.

De projecten zijn gericht op het boeken van ruimtewinst: door herontwikkeling en intensiever gebruik te maken van oude terreinen en door aanwinning van nieuwe terreinen in bestaand havengebied (demping). Doel is om daarmee tussen 2006 en 2021 200 hectare ruimte te winnen. De gewonnen ruimte wordt weer gebruikt voor haven-gerelateerde functies.

Een beter (intensiever) gebruik van bestaande haventerreinen kan ook worden bereikt door verhoging van de ruimteproductiviteit van de containerterminals. Een maat voor de ruimteproductiviteit is het aantal standaard-containers (TEU) dat per hectare wordt doorgezet per jaar. Bij het intensiveren en optimaliseren van het ruimtegebruik vormen de wettelijke milieueisen en de huidige milieuafspraken belangrijke randvoorwaarden.

1. ACHTERGROND EN NADERE UITLEG AFSPRAAK

Het programma Bestaand Rotterdams Gebied (BRG) heeft als doel om door de uitvoering van projecten in de regio een impuls te geven aan:

- het oplossen van het ruimtekort;
- het verbeteren van de milieukwaliteit;
- het aanbod en de kwaliteit van natuur- en recreatiegebied;
- de ruimtelijke kwaliteit van de regio Rotterdam.

Deze doelstellingen staan in het Bestuursakkoord PMR (2004), in de PKB-PMR (2006) en in de Uitwerkingsovereenkomst BRG (UWO BRG, 2005). Ze zijn opgenomen in het Convenant (afspraken 32 tot en met 35). In dit infoblad gaat het specifiek om het oplossen van het ruimtekort in het bestaande havengebied.

2. VERANTWOORDELIJKHEDEN

In de UWO BRG hebben de rijkspartijen, de gemeente Rotterdam, de provincie Zuid-Holland en de stadsregio Rotterdam afspraken gemaakt over de uitvoering van het BRG. De gemeente Rotterdam is verantwoordelijk voor BRG als geheel. Binnen het programma is het Havenbedrijf Rotterdam N.V. (HbR) verantwoordelijk voor de intensiveringsprojecten. In het Bestuursakkoord PMR heeft Rotterdam zich verplicht om deze projecten te financieren. Met de verzelfstandiging van het gemeentelijk Havenbedrijf is deze verplichting overgegaan op HbR.

3. STAND VAN ZAKEN EN ONTWIKKELINGEN

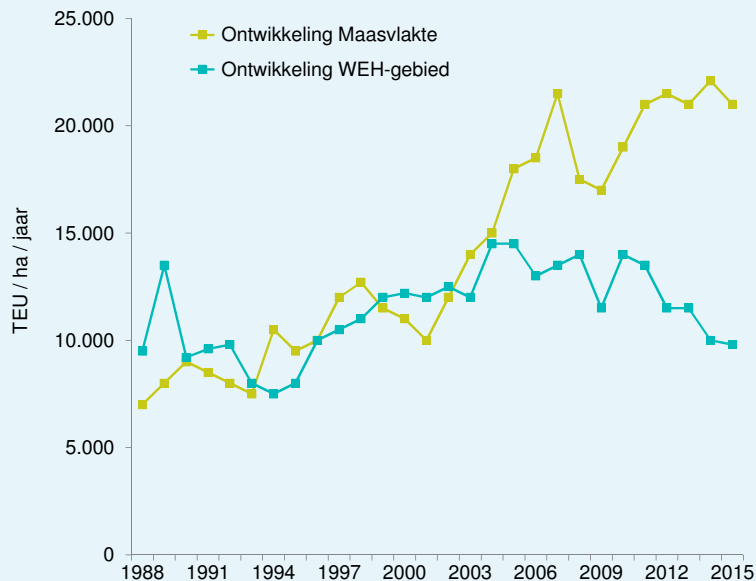
In de UWO BRG waren 19 intensiveringsprojecten opgenomen. Alle intensiveringsprojecten waren in 2009 gereed. Dit onderdeel van het BRG is daarmee afgesloten.

4. FEITELIJKE RESULTATEN

Door herontwikkeling, intensiever gebruik van het bestaande havengebied en demping van verouderde havens was in 2009 ruim 200 ha ruimtewinst geboekt. Daarmee is het doel van de intensiveringsprojecten gerealiseerd en is voldaan aan de afspraak. Overigens gaat de intensivering in de Rotterdamse haven nog wel door, maar niet onder de vlag van BRG.

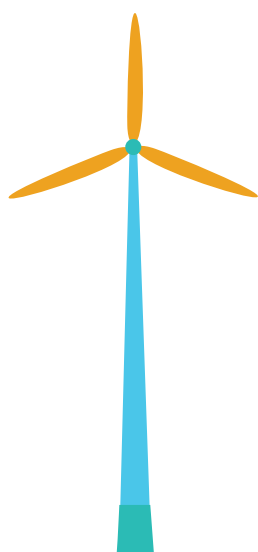
HbR rapporteerde periodiek aan de gemeente over de voortgang van de projecten. Ook monitort HbR de ruimteproductiviteit van de containersector. Op basis van deze gegevens rapporteerde Rotterdam aan het Ministerie van IenM. Met de vereenvoudiging van de governancestructuur rond PMR zijn deze rapportageverplichtingen komen te vervallen. De BRG-voortgangsrapportages van de gemeente Rotterdam rapporteren sindsdien niet meer over de intensiveringsprojecten. Wel gaven zij tot 2015 informatie over de ruimte productiviteit van de containerbedrijven in de haven. Daarbij werd onderscheid gemaakt tussen 'deep sea' en 'short sea' terminals. Deep sea is de intercontinentale scheepvaart, short sea beperkt zich tot de Europese wateren (kustvaart).

Ruimteproductiviteit deep sea terminals



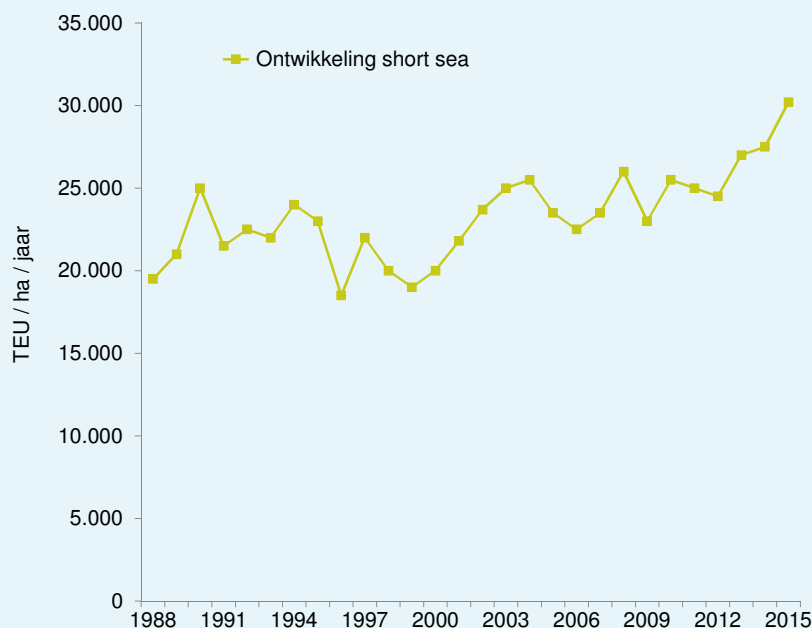
De meest recente informatie over de ruimteproductiviteit van de containerterminals loopt tot en met 2015. De ruimteproductiviteit voor de totale deep sea containeroverslag in de Rotterdamse haven is vanaf 2012 tot en met 2015 praktisch gelijk gebleven, doordat het totale oppervlakte aan containerterminalterreinen niet veranderde en de overslag praktisch gelijk bleef. Op Maasvlakte 1 was de ruimteproductiviteit ca. 21.000 à 22.000 TEU per ha per jaar; in het Waal-Eemhavengebied (WEH) liep die terug van ca. 13.000 naar 10.000 TEU per ha per jaar. Dit laatste werd veroorzaakt door een verschuiving van deep sea-bezoeken van het WEH-gebied naar de Maasvlakte, een trend die de komende jaren zal doorzetten.

Door de stijgende overslagvolumes in de short sea in het WEH-gebied en de aanname van een gelijkblijvend aantal beschikbare hectaren, is de ruimteproductiviteit van de short sea toegenomen in de periode 2012 tot en met 2015 van ca 24.000 tot 28.000 TEU per ha per jaar. Een van de BRG-intensiveringsprojecten is bijzonder, omdat het tevens een BRG-ruimteproject is. Het betreft Port City dat aan de orde komt in infoblad 34/35 (zie aldaar).



Voor een overzicht van te raadplegen bronnen voor het verkrijgen van nadere details kijkt u op pagina 76 en 77.

Ruimteproductiviteit short sea terminals



THEMA BESTAAND ROTTERDAMS GEBIED (BRG)**SUBDOEL** VERBETEREN MILIEUKWALITEIT**OMSCHRIJVING** REALISATIE MILIEUKWALITEITSPROJECTEN**CONCLUSIE**

PROCES LICHT VERTRAAGD 

INHOUD VOLDOET 

TOELICHTING DE UITVOERING VAN DE MILIEUKWALITEITSPROJECTEN IS LICHT VERTRAAGD: OP 69 % VAN DE UITVOERINGSTERMIJN WAS 52 % VAN DE PROJECTEN VOLTOOID. DIT KOMT DOORDAT HET PROGRAMMA IS UITGEBREID MET NIEUWE PROJECTEN EN DOOR VERTRAGING IN DE STILLE WEGDEKKEN. NAAR VERWACHTING WORDT DEZE ACHTERSTAND DE KOMENDE JAREN WEER INGELOPEN. VAN VRIJWEL ALLE AFGERONDE PROJECTEN ZIJN DE PROJECTAMBITIES BEHAALD.

BEOOGDE RESULTATEN

De volgende milieukwaliteitsprojecten stonden in UWO BRG:

- Warmtebedrijf;
- Kenniscentrum Geluid Rijnmond (KCG);
- geluidsreductie van de Calandspoorbrug;
- tien (intussen 13) tracés met stil wegdek (samen ruim 9 km);
- drie geluidsschermen langs de infrastructuurbundel A20 / spoorlijn Rotterdam/Gouda.

Door tussentijdse wijzigingen in de portfolio is het aantal milieukwaliteitsprojecten opgelopen van 20 tot 25. KCG omvat intussen ook deelprojecten die aan andere rijksdoelen zijn gekoppeld.

1. ACHTERGROND EN NADERE UITLEG AFSpraak

Het programma Bestaand Rotterdams Gebied (BRG) wil door uitvoering van regionale projecten een impuls geven aan:

- oplossen van het ruimtetekort;
- verbeteren van de milieukwaliteit;
- aanbod en de kwaliteit van natuur- en recreatiegebied;
- ruimtelijke kwaliteit van de regio Rotterdam.

Deze doelen staan in het Bestuursakkoord PMR (2004), in de PKB-PMR (2006), in de Uitwerkingsovereenkomst BRG (UWO BRG, 2005) en in het Convenant Visie en Vertrouwen. Dit infoblad gaat over de projecten die de milieukwaliteit moeten verbeteren.

2. VERANTWOORDELIJKHEDEN

In UWO BRG hebben de rijkspartijen, de gemeente Rotterdam, de provincie Zuid-Holland en de stadsregio afspraken gemaakt over de uitvoering. Rotterdam is verantwoordelijk voor het management van BRG als geheel. De milieukwaliteitsprojecten worden uitgevoerd door verschillende partijen. Het Warmtebedrijf is in 2005 opgericht onder regie van het Strategisch Platform R3 (ROM-Rijnmond). Aandeelhouders zijn de gemeente Rotterdam, de provincie Zuid-Holland, woningcorporatie Woonbron en energiebedrijf Uniper. Het Kenniscentrum Geluid Rijnmond (KCG) is in 2001 opgericht door Rijkswaterstaat, Havenbedrijf Rotterdam (HbR) en DCMR. De DCMR voert uit. Veel KCG-projecten zijn nog in uitvoering.

De aanleg van geluidsschermen en stille wegdekken valt in beginsel onder verantwoordelijkheid van de (spoor)wegbeheerders. Rotterdam trok echter de uitvoering van het geluidsscherm Kleiwegkwartier langs het spoor; Vlaardingen de planvorming en uitvoering van het geluidsscherm Vlaardingen-Westwijk langs de A20.

| BRG-Milieukwaliteitsprojecten | Planning BRG 2016 | Gereed per 01-01-2016 |
|---|-------------------|-----------------------|
| Warmtebedrijf | 1 | 1 |
| KCG binnen projectdefinitie | 5 | 2 |
| KCG buiten projectdefinitie (wel milieuprojecten) | 2 | 0 |
| Geluidsreductie Calandspoorbrug | 1 | 1 |
| Deelprogramma Stille wegdekken | 13 | 5 |
| Deelprogramma Geluidsschermen | 3 | 3 |
| Totaal | 25 | 12 |

Tabel 2: Aantallen gereede milieukwaliteitsprojecten (excl. vervallen projecten).

3. STAND VAN ZAKEN EN ONTWIKKELINGEN

Volgens de voortgangsrapportage (VGR) van het projectmanagement van BRG was op 1 juli 2016 iets meer dan de helft van de milieukwaliteitsprojecten afgerond.

Met de Bouwverordening Rotterdam heeft het Warmtebedrijf de zekerheid dat nieuw gebouwde woningen en nieuwe bedrijfspanden worden aangesloten op het Warmtenet. Het net wint nog steeds aan strategisch belang, als voorloper van de Zuid-Hollandse Warmterotonde.

Het KCG richt zich op reductie van geluid van maritieme en logistieke bronnen. Na de afgeslankte doorstart in 2012 / 2013 zijn twee van de resterende vijf projecten gereedgekomen (Benchmark geluid en Stille ARBO-signalering). De KCG-website is nooit 'af' omdat de inhoud permanent actualisering behoeft. Een deel van het KCG-budget werd herverdeeld. Zo zijn twee milieuprojecten met een ander doel dan geluid opgenomen ('KCG buiten projectdefinitie'). Het herverdeelde budget gaat naar projecten die bijdragen aan de rijksdoelen 'verbeteren natuur- en recreatie' en 'verbeteren ruimtelijke kwaliteit' (zie infoblad 34&35). Het Geluidmeetnet Maasvlakte is, na enige vertraging bij de aanbesteding, gestart in 2016.

Het aantal BRG-tracés met stil wegdek is uitgebreid van tien naar dertien. Dit 'verwatert', net als de nieuwe KCG-projecten, het percentage voltooide projecten. Stil wegdek heeft optimaal effect wanneer ook de onderlagen worden vervangen. Daarom wordt de aanleg van stil asfalt gecombineerd met groot onderhoud, wat de planning binnen BRG lastig maakt. Bij vijf nog aan te leggen stille wegdekken meldt de VGR vertraging in de planvorming of uitvoering.

4. FEITELIJKE RESULTATEN

Op 1 juli 2016 waren de volgende resultaten geboekt:

- Begin 2014 ging de eerste restwarmte van AVR Rozenburg naar Rotterdam-Zuid en zijn 7.100 woningequivalenten aangesloten. Dat aantal groeit langzaam, omdat alleen nieuwe woningen worden aangesloten. Voor bestaande woningen zijn de aansluitingskosten hoog en wordt de terugverdientijd te lang. Ook de afhankelijkheid van vooralsnog één warmteleverancier maakt het Warmtebedrijf bedrijfseconomisch kwetsbaar.
- KCG-project Benchmark geluid maakt een betere geluidsverkaveling van het havengebied mogelijk. Daarnaast heeft het KCG ten aanzien van stille ARBO-signalering van haveninstallaties vastgesteld dat deze is technisch mogelijk is. Aanvankelijk leek deze juridische haken en ogen te hebben (arbo- en aansprakelijkheidswetgeving).
- Voor de geluidsproblematiek rond de Calandspoorbrug is een bevredigende oplossing gevonden. Prorail heeft in Rozenburg 311 woningen geïsoleerd; die voldoen nu aan de normen. Daarnaast monitort ProRail de geluidsproductie. Rotterdam, HbR, ProRail, DCMR en wijkbewoners blijven in gesprek of de afgesproken 'geluidskoepel' niet overschreden wordt. Omdat in 2020 de technische levensduur van de spoorbrug eindigt, heeft het Ministerie van IenM besloten dit stuk Havenspoorlijn te verleggen naar het zuidelijker gelegen Theemswegtracé. Op basis van een MER wordt dit voorkeustracé uitgewerkt in een tracébesluit. Bewoners aan de overkant van de Brielse Maas vrezen meer geluidsoverlast.
- Zes tracés met stil wegdek zijn aangelegd: drie op de provinciale weg N218 Spijkenisse-Oostvoorne en drie in Rotterdam (Tjalklaan, Groene Kruisweg/Dorpsweg en Korperweg). Ook zijn drie geluidsschermen langs de A20 gereed, twee in Rotterdam-Noord en een in Vlaardingen-West. Modelberekeningen wijzen uit dat hierdoor de geluidsbelasting bij woningen aanzienlijk afneemt; bij stil wegdek gemiddeld met 3-4 dB. Het aantal woningen met een geluidsbelasting boven de voorkeurswaarde (48 dB) neemt zo met circa 25% af. Het BRG-projectmanagement onderkent het risico van de vertraagde uitvoering, maar gaat er vanuit dat in 2020 alle geselecteerde tracés gerealiseerd zijn.



Voor een overzicht van te raadplegen bronnen voor het verkrijgen van nadere details kijkt u op pagina 76 en 77.

infoblad 34 & 35

PEILDATUM: 01-01-2016

CONCLUSIE

PROCES OP KOERS 

INHOUD VOLDOET 

THEMA BESTAAND ROTTERDAMS GEBIED (BRG)

SUBDOEL REALISATIE RUIMTEPROJECTEN

OMSCHRIJVING REALISATIE RUIMTEPROJECTEN

TOELICHTING DE UITVOERING VAN DE RUIMTEPROJECTEN LIGT OP KOERS. UIT DE PROJECTMONITORING BLIJKT DAT HET MERENDEEL (88%) VAN DE GEREED GEMELDE PROJECTEN VOLDOET AAN DE PROJECT-AMBITIES.

BEOOGDE RESULTATEN

Doel van de ruimteprojecten is het verbeteren van het aanbod en de kwaliteit van natuur- en recreatiegebieden en van de ruimtelijke kwaliteit in de regio Rotterdam. Het Convenant Visie en Vertrouwen noemt expliciet de Landtong Rozenburg, het Oostvoornse Meer, de Rivierparken, het Stadspark Duinvallei en de Gebiedsgerichte Benadering (Ggb). De Ggb omvat een groot aantal deelprojecten in Westvoorne, Hoogvliet, Hoek van Holland, Rotterdam- Charlois en op Goeree.

1. ACHTERGROND EN NADERE UITLEG AFSpraak

Het programma Bestaand Rotterdams Gebied (BRG) wil door de uitvoering van projecten in de regio een impuls te geven aan:

- oplossen van het ruimtetekort;
- verbeteren van de milieukwaliteit;
- aanbod en de kwaliteit van natuur- en recreatiegebied;
- ruimtelijke kwaliteit van de regio Rotterdam.

Deze doelen staan in het Bestuursakkoord PMR (2004), in de PKB-PMR (2006) en in de Uitwerkingsovereenkomst BRG (UWO BRG, 2005). In het Convenant Visie en Vertrouwen (afspraken 32 tot en met 35) zijn laatste twee rijksdoelen gebundeld onder de noemer 'ruimteprojecten'.

2. VERANTWOORDELIJKHEDEN

De gemeente Rotterdam is verantwoordelijk voor het managen van het BRG-programma en daarmee voor de uitvoering van de ruimteprojecten. Rotterdam rapporteert daarover in voortgangsrapportages en -meldingen. Bij enkele ruimteprojecten is het opdrachtgeverschap gedelegeerd naar een andere gemeente (Gebiedsgerichte benadering) of naar Havenbedrijf Rotterdam (HbR), zoals de Landtong en de Kwaliteitsimpuls Oostvoornse Meer (KI-OVM). De opdrachtgever werkt het plan in detail uit, communiceert met belanghebbenden en stuurt de aannemer aan. Na afronding volgt verantwoording aan Rotterdam en eventuele andere subsidieverstrekkingen.

3. STAND VAN ZAKEN EN ONTWIKKELINGEN

Het BRG-projectenportfolio bevatte aanvankelijk 30 ruimteprojecten, maar is sindsdien regelmatig aangepast en uitgebreid. Volgens de laatste voortgangsrapportage (1-1-2016) zijn er 53 ruimteprojecten gedefinieerd, waarvan er 37 gereed zijn gemeld.

Met het vastgestelde en onherroepelijke beheerplan voor Natura2000-gebied Voornes Duin lijkt de jarenlange impasse rond KI-OVM doorbroken. De mogelijke risico's voor de groenknolorchis langs de oevers van het Oostvoornse Meer stonden een vergunning voor meer fluctuerend peil op grond van de Natuurbeschermingswet in de weg.

| BRG-Ruimteprojecten | Planning BRG 2016 | Gereed per 01-01-2016 |
|---|-------------------|-----------------------|
| Deelprogramma Rivierparken | 10 | 7 |
| Kwaliteitsimpuls Oostvoornse Meer | 1 | 1 |
| Deelprogramma Gebiedsgerichte benadering | 31 | 27 |
| Port City | 1 | 1 |
| KCG buiten projectdefinitie (ruimteprojecten) | 9 | 1 |
| Landtong Rozenburg | 1 | 1 |
| Totaal | 53 | 38 |

Tabel 3: Aantallen gereede ruimteprojecten en gebiedsgerichte (excl. vervallen projecten).

Waterschap Hollandse Delta heeft zich nu bereid verklaard om een nieuw peilbesluit te nemen waarin meer peilfluctuatie verankerd wordt. De resterende KCG-gelden gaan deels naar negen nieuwe ruimteprojecten. Acht daarvan bevinden zich nog in de planvormingsfase.



Landtong Rozenburg. (BRON: BART BEEN, DCMR)

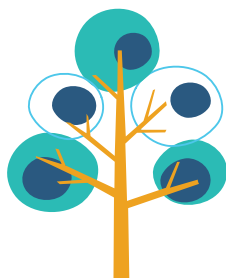
4. FEITELIJKE RESULTATEN

Volgens de projectmonitoring door de DCMR voldoen 29 van de 33 afgeronde en gemonitorde ruimte(deel)projecten aan de projectambities. Deze dragen ook in voldoende mate bij aan de derde en/of vierde rijksdoelstelling van BRG: een impuls aan aanbod en kwaliteit van natuur- en recreatiegebied of aan de ruimtelijke kwaliteit van het Rijnmondgebied. Hierover meer in detail het volgende:

- Zeven van de tien rivierparken gerealiseerd. Alleen het rivierpark Maashaven Zuidzijde schoot qua resultaat wat te kort. Dit is inmiddels opgelost.
- KI-OVM kwam in 2009 gereed, op de projectambitie aangaande meer peildynamiek na. Meer peilfluctuatie is nog steeds geen feit. De vraag resteert of meer peildynamiek alleen voldoende is om de teruggekeerde verruiging van de zuidelijke oever terug te dringen.
- De meeste deelprojecten onder de Ggb-vlag zijn gereed, overwegend met goede resultaten. Vrijwel alle deelprojecten hebben een positief effect op natuur- en recreatiebeleving of op de ruimtelijke kwaliteit gehad.
- Het project Port City is een geslaagde ruimteproject (gebiedsontwikkeling) na uitvoering van een eerder BRG-intensiveringsproject (zie infoblad 32). Port City kwam in 2013 gereed.
- In 2015 kwam de herstructurering van de Landtong Rozenburg gereed. De landengte van zeven kilometer tussen de Nieuwe Waterweg en het Calandkanaal was tot tien jaar terug was een onaantrekkelijk schiereiland, maar heeft een metamorfose tot groene oase midden in de haven ondergaan. Hiermee heeft Rozenburg veel extra groen en recreatiemogelijkheden gekregen. Door de goede infrastructuur is de Landtong goed ontsloten voor fietsrecreatie vanaf de andere kant van de Waterweg. Wel zijn er zorgen onder de bewoners van Rozenburg en Maassluis over de beleefbaarheid nu de provincie Zuid-Holland de Landtong heeft aangewezen als zoeklocatie voor extra windturbines.

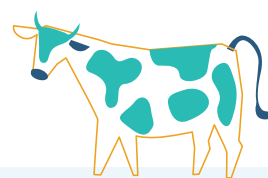


Voor een overzicht van te raadplegen bronnen voor het verkrijgen van nadere details kijkt u op pagina 76 en 77.



OVERZICHT VAN TE RAADPLEGEN BRONNEN VOOR HET VERKRIJGEN VAN NADERE DETAILS PER INFOBLAD

| | |
|-------------------|---|
| Infoblad 1: | 15 21 31 35 43 49 58 |
| Infoblad 2: | 15 21 24 32 43 49 |
| Infoblad 10: | 1 2 22 24 34 39 41 |
| Infoblad 11: | 8 24 36 43 |
| Infoblad 13: | 6 25 32 36 38 |
| Infoblad 15: | 12 24 47 56 57 60 62 |
| Infoblad 16: | 17 24 32 40 42 43 |
| Infoblad 18 & 19: | 8 32 36 40 43 65 |
| Infoblad 20: | 8 13 14 24 32 36 42 |
| Infoblad 22: | 8 24 32 36 40 43 53 |
| Infoblad 24: | 4 18 19 35 44 45 |
| Infoblad 25: | 4 18 19 23 44 |
| Infoblad 26 & 27: | 26 33 37 54 64 |
| Infoblad 28: | 5 7 27 28 43 50 51 55 63 |
| Infoblad 29: | 3 10 16 20 30 43 50 55 59 61 63 |
| Infoblad 30: | 9 29 43 50 55 59 61 63 |
| Infoblad 31: | 43 50 55 63 |
| Infoblad 32: | 11 24 43 48 52 |
| Infoblad 33: | 11 43 46 48 52 |
| Infoblad 34 & 35: | 11 43 46 48 52 |



BRONNEN:

- 1 Beheerplan Eiland de Kleine Beer 2016 - 2017 (bSR, 2016)
- 2 Beheerplan Krabbeterrein 2015 - 2017 (bSR, 2015)
- 3 Beheerplan Vlinderstrik (Bureau Waardenburg / Natuurmonumenten 2015)
- 4 Beheerplan Voordelta 2015-2021
- 5 Behoud de polders van het Buitenland van Rhooon (Advies Veerman, 2014)
- 6 Beleidsprogramma Naar een toekomstvast OV in de stadsregio Rotterdam 2012
- 7 Bestemmingsplan Buitenland van Rhooon
- 8 Bestemmingsplan Maasvlakte 2
- 9 Bestemmingsplan Schiezone
- 10 Bestemmingsplannen Vlinderstrik Lansingerland en Rotterdam
- 11 Bestuursakkoord inzake uitvoering PMR 2004
- 12 Bestuursovereenkomst A15
- 13 Brochure Milieu op z'n plek voor de haven
- 14 CHAMP Maasvlakte 2; Verantwoording groepsrisico externe veiligheid tbv het bestemmingsplan Maasvlakte 2 (2008)
- 15 Concessie/Wbr-vergunning Monitoringsrapportage t/m 2015 (HbR)
- 16 Definitief ontwerp Vlinderstrik Lansingerland en Rotterdam
- 17 Effectprognose Luchtkwaliteit (2010, 2011, 2012)
- 18 Evaluatie MEP Natuurcompensatie Voordelta 2013 (RWS, 2014)
- 19 Evaluatierapport Beheerplan Voordelta 2008 – 2014 (2014)
- 20 Fauna-effectrapportage (Bureau Waardenburg, 2010)
- 21 Halfjaarlijkse monitoringsrapportages Ogw t/m 2015
- 22 Havenscan 2015 (bSR, 2015)
- 23 Jaarrapportages Uitvoering Natura 2000-beheerplan Voordelta (2009-2015)
- 24 Jaarverslag HbR t/m 2015
- 25 Jaarverslag RET t/m 2015
- 26 Jaarverslagen Beheer Spanjaards Duin 2009 t/m 2015
- 27 Kansen pakken in het Buitenland van Rhooon (Advies kwartiermakers, 2016)
- 28 Levend Buitenland van Rhooon (VNC, 2014)
- 29 Masterplan Schiezone 2007
- 30 Masterplan Vlinderstrik 2008
- 31 MEP & Monitoringsplan Aanleg Maasvlakte 2
- 32 MEP & Monitoringsplan Bestemming Maasvlakte 2 (2012)
- 33 MEP Duinen en Plan van aanpak meetstrategie MEP Duinen
- 34 MER Aanleg haven Papegaaienkolk
- 35 MER Aanleg Maasvlakte 2; passende beoordeling aanleg, aanwezigheid en gebruik MV2
- 36 MER Bestemming Maasvlakte 2; passende beoordeling aanleg, aanwezigheid en gebruik MV2
- 37 Monitoringsrapportages Ontwikkeling Morfologie Duincompensatie Deltares
- 38 Motie gemeenteraad Rotterdam m.b.t. ov-verbinding Maasvlakte 2 d.d. 5 april 2007
- 39 Natuurwijzer Rotterdamse haven: www.portofrotterdam.com/nl/de-haven/duurzaamheid/natuurwijzer
- 40 Nulmeting MEP Bestemming MV2 (2016)
- 41 Ontheffing Flora en faunawet tijdelijke natuur Havenbedrijf Rotterdam (2010)
- 42 Overeenkomst Luchtkwaliteit Maasvlakte 2 (2008) + addenda
- 43 Planologische kernbeslissing PMR 2006
- 44 PMR Monitoring Natuurcompensatie Voordelta t/m 2015
- 45 Rapportage Garnalenexperiment (2014)
- 46 Rapportages Projectmonitoring BRG, jaarlijkse tranches tot en met 2015
- 47 Tracébesluit A15
- 48 Uitwerkingsovereenkomst Bestaand Rotterdams Gebied (2005)
- 49 Uitwerkingsovereenkomst Landaanwinning (UWO MV2)
- 50 Uitwerkingsovereenkomst PMR/750 ha en Uitvoeringsprogramma PMR/750 ha
- 51 Uitwerkingsplan Buitenland van Rhooon
- 52 Voortgangsmeldingen en -rapportages PMR Bestaand Rotterdams Gebied t/m 30-6-2016
- 53 Voortgangsrapportage 2014 Havenvisie 2030
- 54 Voortgangsrapportages PMR Natuurcompensatie
- 55 Voortgangsrapportages PMR/750 ha
- 56 www.blankenburgverbinding.nl
- 57 www.filedier.nl
- 58 www.maasvlakte2.com
- 59 www.polderpad.nl
- 60 www.rotterdamvooruit.nl
- 61 www.vanrottetotschie.nl
- 62 www.verkeersonderneming.nl
- 63 www.zuid-holland.nl
- 64 www.zuidhollandslandschap.nl/natuur-bij-u-in-de-buurt/natuurgebieden/spanjaards-duin
- 65 www1.deutschebahn.com/laerm/start

BEELDMATERIAAL

De DCMR heeft zijn uiterste best gedaan bij alle illustraties bronnen te vermelden. Dit is niet bij alle illustraties gelukt. Rechthebbenden kunnen zich bij de DCMR melden.

Bronvermelding hoofdstuk afbeeldingen:

Hoofdstuk 1: Anita Eijlers

Hoofdstuk 2: Koos Hauser
RWG

Hoofdstuk 3: Philippine Veerman

Hoofdstuk 4: ANP, George Mollering

Hoofdstuk 5: RWS

Bart Been, DCMR

Hoofdstuk 6: Twan Teunissen; Ark Natuurontwikkeling

Hoofdstuk 7: Rob Brinkhof; Ark Natuurontwikkeling

Omslagfoto: Studio Marchel-Wim van Dongen

COLOFON

Deze rapportage vloeit voort uit afspraken uit het Convenant Visie en Vertrouwen; Afsprakenkader Borging Project Mainportontwikkeling Rotterdam.

UITVOERING

DCMR Milieudienst Rijnmond, Schiedam

IN SAMENWERKING MET

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Ministerie van Economische Zaken

Rijkswaterstaat

Gemeente Rotterdam

Provincie Zuid-Holland

Havenbedrijf Rotterdam

Tot en met 2014 werkte ook de stadsregio Rotterdam mee aan de Integrale Rapportage. De stadsregio is gestopt per 1 juli 2015, omdat haar wettelijke taken zijn vervallen door de opheffing van de zogenoemde plusregio's.

ONTWERP

Proforma visual identity, Rotterdam

NADERE INFORMATIE

Aldo Bouman, aldo.bouman@dcmr.nl, tel. 010-2468519

Bart Been, bart.been@dcmr.nl, tel. 010-2468470

Roos Morales, roos.morales@dcmr.nl, tel 010-2468641

Parallelweg 1, Schiedam

Postbus 843, 3100 AV Schiedam

Oktober 2016

