

# INTEGRALE RAPPORTAGE VISIE EN VERTROUWEN

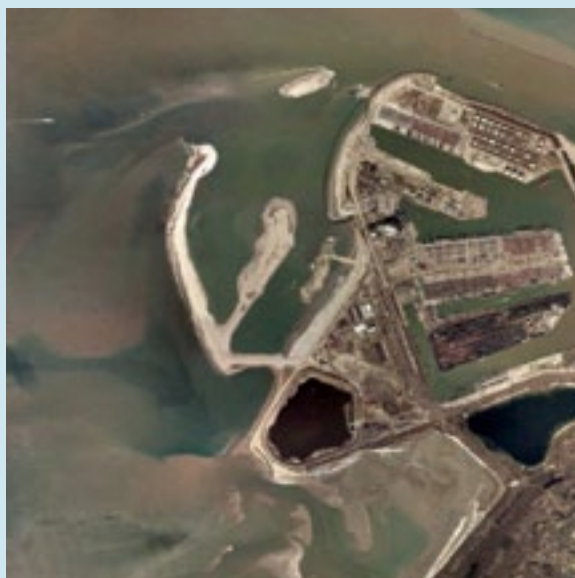
AFSPRAKENKADER  
BORGING PROJECT  
MAINPORTONTWIKKELING  
ROTTERDAM

OKTOBER 2013

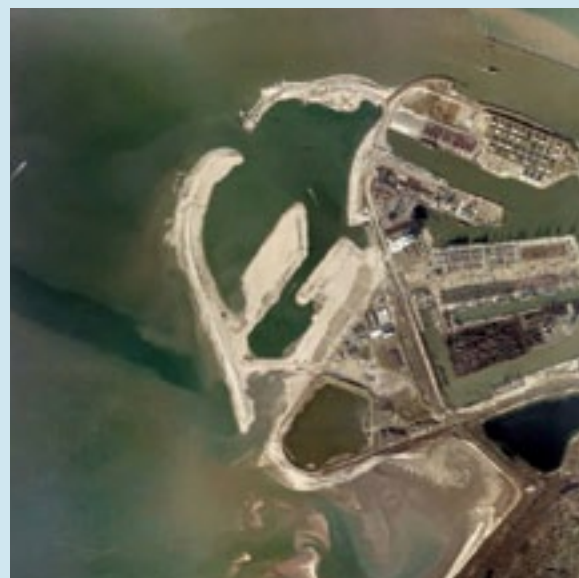
# INHOUDSOPGAVE

<b>Voortgangstabel: samenvatting van de resultaten</b>	<b>4</b>
<b>1 Inleiding</b>	<b>6</b>
<b>2 Uitvoerings- en rapportagestructuur</b>	<b>10</b>
<b>3 Thema Landaanwinning aanleg Maasvlakte 2</b>	<b>16</b>
<b>Infobladen Aanleg</b>	<b>18</b>
<b>4 Thema Bestemming Maasvlakte 2</b>	<b>22</b>
<b>Infobladen Bestemming</b>	<b>24</b>
<b>5 Thema Natuurcompensatie</b>	<b>42</b>
<b>Infobladen Natuurcompensatie</b>	<b>46</b>
<b>6 Thema 750 hectare nieuwe natuur en recreatie</b>	<b>52</b>
<b>Infobladen 750 hectare</b>	<b>56</b>
<b>7 Thema Bestaand Rotterdams Gebied</b>	<b>64</b>
<b>Infobladen BRG</b>	<b>68</b>

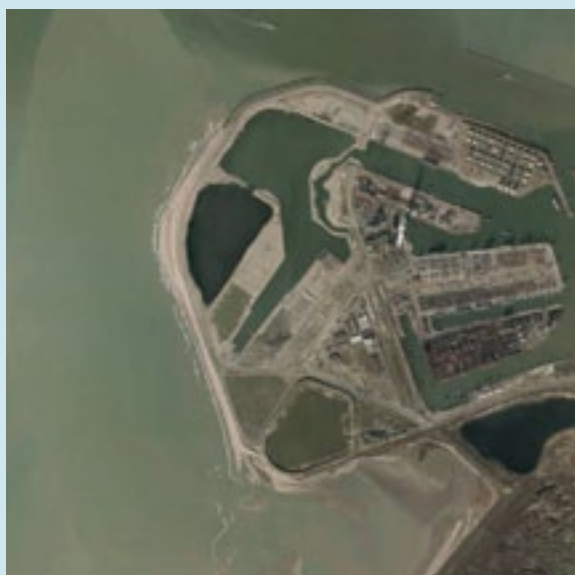
MAART 2010



JANUARI 2011



NOVEMBER 2012



MEI 2013



*Voortgang aanleg Maasvlakte 2: in september 2008 is gestart met de aanleg. In maart 2010 waren de eerste contouren duidelijk zichtbaar. In januari 2011 kregen de harde zeewering in het noorden en de binnenterreinen vorm. Op de foto van september 2012 is de (in juli 2012) gesloten buitencontour duidelijk te zien. De laatste foto dateert van mei 2013: de Yangtzehaven is doorgegraven en Maasvlakte 2 is nautisch bereikbaar. Fase 1 is hiermee afgerond.*

(BRON: HAVENBEDRIJF ROTTERDAM N.V.)

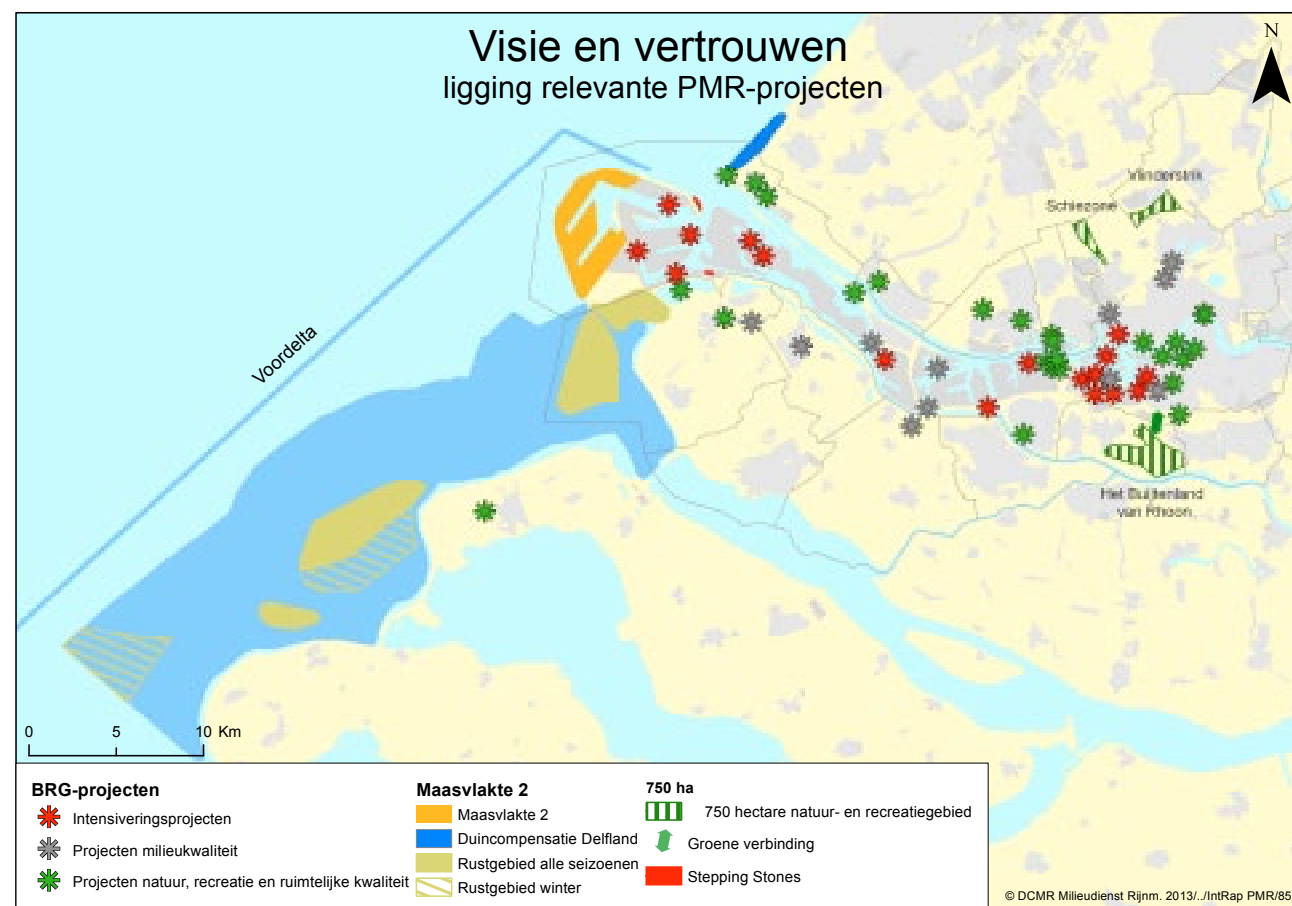


# VOORTGANGSTABEL: SAMENVATTING VAN DE RESULTATEN

Hiernaast vindt u een schema met daarin per afspraak uit het Convenant Visie en Vertrouwen, een oordeel over proces en inhoud gevisualiseerd in de vorm van een volle of minder gevulde batterij.

De afspraken zijn gegroepeerd naar thema. Het schema maakt in één oogopslag duidelijk op welke thema's de voortgang

conform de planning is, en op welke thema's de voortgang achterblijft. De beoordeling door invulling van de batterijen 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. (BRON: DCMR)

### Legenda proces

Op koers	
Licht vertraagd	
Niet op koers	
Geen oordeel mogelijk	
Afgerond	

Scoort lager t.o.v. vorige Integrale Rapportage

### Legenda inhoud

Voldoet	
Voldoet niet geheel	
Voldoet niet	
Geen oordeel mogelijk	
Afgerond	

Scoort hoger t.o.v. vorige Integrale Rapportage

## 2013

### 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		
Optimalisering 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 geborgd	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.	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		
Leefbaarheidsprojecten	33		
Ruimteprojecten	34&35		



# 1 INLEIDING



“Overheidspartijen en het Havenbedrijf Rotterdam zijn verantwoordelijk voor de Integrale Rapportage. Deze komt voort uit gevalideerde voortgangsrapporten.”

Voor u ligt de vierde editie van de Integrale Rapportage Visie en Vertrouwen. Hierin staan de voortgang en de resultaten van de afspraken uit het Convenant Visie en Vertrouwen; Afsprakenkader Borging PMR beschreven. Deze rapportage komt voort uit de convenantafspraken zelf: de partijen die het convenant op 15 mei 2008 hebben ondertekend, hebben daarin vastgelegd dat ze jaarlijks de voortgang bespreken aan de hand van deze Integrale Rapportage.

## HISTORIE

De Nederlandse overheid wil de mondiale positie van mainport Rotterdam versterken door het ruimtekort voor haven- en industriële activiteiten in het Rotterdamse Havengebied op te lossen. Daarom heeft ze besloten een nieuw havengebied aan te leggen: de Tweede Maasvlakte. Tegelijkertijd constateerde de overheid dat de kwaliteit van de leefomgeving rond de haven om aandacht blijft vragen. In de regio Rijnmond, woonplaats voor ruim één miljoen inwoners, zijn de gevolgen van een intensief benut haven- en industriegebied merkbaar, vooral in de vorm van stof, stank, lawaai en uitstoot van CO<sub>2</sub> en NO<sub>x</sub>. Ook het aanbod en de kwaliteit van natuur- en recreatiegebieden zijn zaken die aandacht behoeven. Zo herbergt de regio natuurwaarden van internationale betekenis, onder andere in de duinen van Voorne en in de Voordelta.

Om een kwaliteitsimpuls voor economie én leefomgeving te realiseren is het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) opgezet. PMR heeft als doel ‘versteving van de concurrentiepositie, duurzaam ruimtegebruik, verbetering van het leefklimaat, vermindering van de milieubelasting en versterking van de natuurwaarden in de Voordelta’ (de zogenoemde ‘dubbeldoelstelling’).



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.

De basis voor PMR ligt in de Planologische Kernbeslissing PMR, die op 19 december 2006 in werking is getreden.

## BOUWEN AAN VERTROUWEN: CONVENANT VISIE EN VERTROUWEN

Tijdens de uitwerking van PMR spraken meerdere partijen - zowel gemeenten, individuele burgers als maatschappelijke organisaties - hun zorgen uit over de mogelijk grote effecten van de toekomstige Maasvlakte 2 op leefbaarheid, milieu en natuur in de regio.

Om te garanderen dat het evenwicht tussen economische belangen en leefbaarheid bewaard blijft, zowel bij de aanleg van Maasvlakte 2 als tijdens het gebruik in de jaren daarna, is het Convenant Visie en Vertrouwen opgesteld. Dit convenant bouwde voort op het in 2000 tussen de gemeente Rotterdam, Natuurmonumenten,

de Stichting Natuur en Milieu en Consept<sup>1</sup> gesloten convenant Visie en Durf.

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 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 richt zich op het bewaken van de ‘dubbeldoelstelling’ van PMR en op de voortgang en de samenhang van de PMR-deelprojecten. Kern van het convenant is een reeks afspraken over de drie deelprojecten van PMR. In totaal telt het convenant 35 afspraken, onderverdeeld in 24 publiekrechtelijke afspraken en 11 privaatrechtelijke. Deze afspraken zijn verwoord in artikelen 3.5 en 3.6 van het convenant.

De publiekrechtelijke afspraken zijn afgeleid van wettelijke besluitvormings-trajecten, zoals de Planologische Kernbeslissing PMR, de aanlegvergunning Maasvlakte 2 en het Bestemmingsplan Maasvlakte 2. De privaatrechtelijke afspraken zijn aanvullende verplichtingen die het Havenbedrijf Rotterdam in het kader van het convenant op zich heeft genomen. Deels gaat het hierbij om inspanningsverplichtingen, deels om resultaatverplichtingen.

## DE TAFEL VAN BORGING

Het Afsprakenkader is gemaakt voor een periode van 25 jaar (looptijd: 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 nieuwe natuur en recreatie en de uitvoering van het programma Bestaand Rotterdams Gebied. Het is de eerste keer dat voor een project van deze schaal zulke langlopende afspraken zijn gemaakt met een dusdanig uiteenlopend scala aan belangenorganisaties.

<sup>1</sup> Consept was een samenwerkingsverband van zeven natuur- en milieuorganisaties



## “Economie, natuur en recreatie worden in evenwicht met elkaar ontwikkeld.”

Bij het sluiten van het Convenant Visie en Vertrouwen is onderkend dat een overeenkomst voor de duur van 25 jaar niet zonder risico's is. De kans bestaat dat de betrokkenheid bij de convenantpartijen minder wordt, dat toegezegde acties anders uitpakken dan voorzien en dat contactpersonen uit beeld verdwijnen en opgevolgd worden door nieuwe actoren met andere ideeën. Om deze risico's te vermijden, hebben de ondertekenaars aangegeven dat zij met elkaar in gesprek zullen blijven, ook op de langere termijn. Zij hebben een periodiek overleg tussen de convenantpartijen in het leven geroepen, waarin voortgang en resultaten van de afspraken besproken worden. Dat overleg heeft de naam 'Tafel van Borging' gekregen. De Tafel van Borging staat sinds 2009 onder leiding van onafhankelijk voorzitter Sybilla Dekker. Het Havenbedrijf Rotterdam 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 vergaderfrequentie tweemaal per jaar geweest.

### 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 is in artikel 3.4 van het convenant vastgelegd dat een onafhankelijk kennisinstituut eens in de vijf jaar een evaluatie zal uitvoeren:

*'Een onafhankelijk en terzake 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.'*

Op 3 november 2011 constateerde de Tafel van Borging dat het rapportageproces rondom het convenant op orde is en er vooralsnog geen behoefte was aan een externe evaluatie van het convenant in 2014. Eind 2012 is deze vraag opnieuw op de agenda van het overleg van de Tafel van Borging gezet. Het Ministerie van IenM heeft toen aangegeven in 2013 een externe evaluatie van de PKB PMR uit te laten uitvoeren. De uitvoerder van deze evaluatie (Bureau Berenschot) heeft in 2013 de zes maatschappelijke partijen van Visie en Vertrouwen bevestigd. De scope van de evaluatie was dus de PKB, niet Visie en Vertrouwen, maar op deze wijze konden de leden van de Tafel van Borging wel bijdragen aan deze belangrijke evaluatie. De Tafel van Borging heeft met deze werkwijze ingestemd. Deze tussentijdse evaluatie van PMR zal naar verwachting in het najaar van 2013 naar de Tweede Kamer gestuurd worden.

### INTEGRALE RAPPORTAGE VISIE EN VERTROUWEN: VERANTWOORDING EN TRANSPARANTIE

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

De Integrale Rapportage doet verslag over de voortgang vanaf de ondertekening van het convenant in mei 2008. De inhoudelijke informatie komt uit vastgestelde monitoringsrapporten, die zijn vrijgegeven door de bevoegde gezagen. Het peilmoment kan per afspraak verschillen. Globaal ligt het peilmoment rond 1 januari 2013. Voor sommige afspraken is 1 juli 2013 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 zoals opgenomen in het Afsprakenkader. Elke afspraak wordt afzonderlijk toegelicht in een eigen infoblad. Deze infobladen vindt u 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 vooralsnog 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 worden gesplitst. In deze editie van de Integrale Rapportage is het voorheen gecombineerde infoblad 24&25 (natuurcompensatie Voordelta) gesplitst in twee afzonderlijke infobladen.

Doordat elf afspraken uit het convenant zijn opgenomen in de separate MEP+-rapportage, loopt de nummering van de infobladen niet geheel door: de ontbrekende nummers vindt u in de MEP+-rapportage.

Ook de opzet van de infobladen is ieder jaar identiek. Een deel van de informatie in de infobladen is statisch ('achtergrond afspraak', 'beoogde resultaten' en 'verantwoordelijkheden'); deze informatie blijft in volgende edities van de Integrale Rapportage min of meer gelijk. De onderdelen 'stand van zaken', 'feitelijke resultaten' en 'conclusie' worden jaarlijks geactualiseerd (dynamische informatie).



## 2 UITVOERINGS- EN RAPPORTAGESTRUCTUUR

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

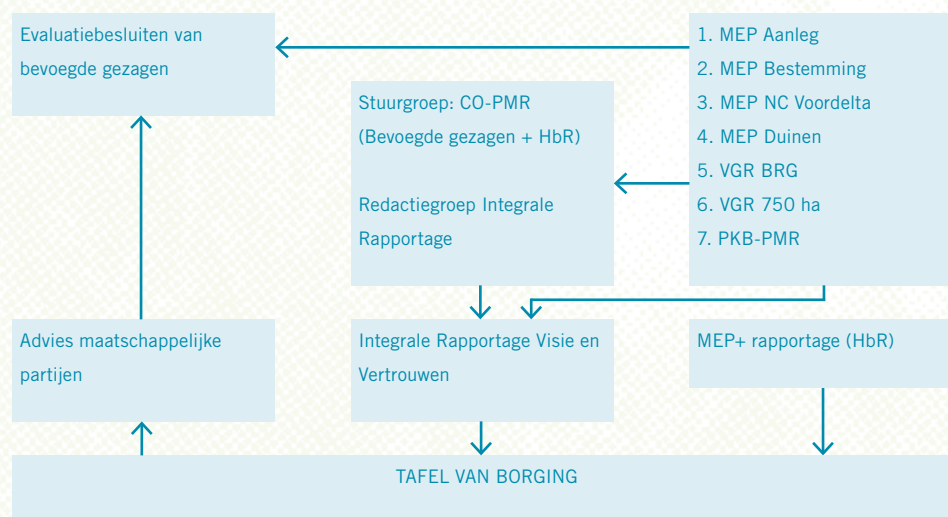
### ORGANISATIE EN WERKWIJZE

Artikel 3.3 van het Afsprakenkader Visie en Vertrouwen bepaalt dat de overheidspartijen en het Havenbedrijf Rotterdam N.V. (HbR) gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor de jaarlijkse totstandkoming van een integrale rapportage (verder afgekort: IR).

De opdracht tot het maken van een IR is gericht aan de DCMR Milieudienst Rijnmond, waarbij de nadruk ligt op een faciliterende rol. De IR komt tot stand onder regie van een Redactiegroep Integrale Rapportage, met daarin vertegenwoordigers van de bevoegde gezagen (IenM/Rijkswaterstaat, EZ en de provincie Zuid-Holland) en het Havenbedrijf. De leden van de Redactiegroep leveren de informatie voor de IR aan. Deze informatie komt uit diverse vastgestelde monitoring- en voortgangsrapportages (zie hieronder).

Het Coördinatieoverleg PMR (CO-PMR) vervult de rol van stuurgroep en geeft de rapportage vrij voor bespreking aan de Tafel van Borging. Hieronder staat een schematische weergave van de organisatie rond de IR.

In onderstaand 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 (zie ook figuur 2).



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



Alleen het MEP+ is geheel afgeleid van het Afsprakenkader Borging en daarmee een niet-publiekrechtelijk rapport.

### DATA- EN INFORMATIESTRUCTUUR

Voor de IR is geen zelfstandig onderzoek opgezet. Dat is bepaald bij de gedachtevorming over de opzet van de IR. In het kader van diverse wettelijke regelingen en afspraken wordt immers al genoeg gemeten en gemonitord (zie figuur 3). Op grond van de Wet milieubeheer zijn voor diverse m.e.r.-plichtige activiteiten, zoals de aanleg 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 voorspelde effecten gemeten en geëvalueerd worden. In het geval van het MEP Aanleg is de daadwerkelijke verplichting tot het uitvoeren van de monitoring vastgelegd in de verschillende vergunningen van de initiatiefnemer, het Havenbedrijf Rotterdam. Het Havenbedrijf maakt voor een deel van de monitoring op zijn beurt weer gebruik van meetprogramma's van Rijkswaterstaat.

Het MEP Bestemming (gemeente Rotterdam, 2012) heeft tot doel inzicht te geven 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 nadere uitwerking van het MEP Bestemming waar het gaat om significante negatieve effecten 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 zijn de jaarlijkse voortgangsrapportages aan de Tweede Kamer in het kader van de regeling Grote Projecten een belangrijke bron. Daarnaast voert de DCMR in opdracht van het Ministerie van IenM zowel de projectmonitoring (jaarlijks) als de evaluatie van het programma BRG (eenmaal per vijf jaar) uit (zie figuur 5).

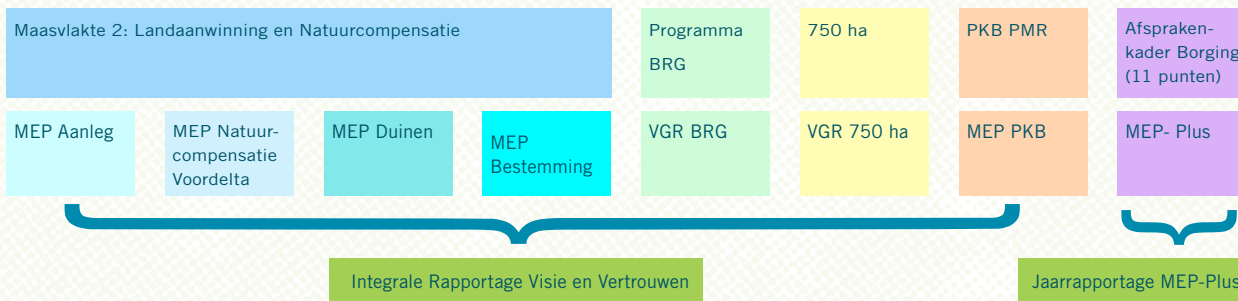
De IR is een samenvatting en herschikking van beschikbare, openbare informatie, afkomstig uit bestaande rapportages. De leden van de Redactiegroep zorgen er - als bevoegd gezag - voor dat de DCMR - als penvoerder - de beschikking krijgt over deze documenten. Op basis van de stukken stelt de Redactiegroep de IR op.





## “Het Convenant Visie & Vertrouwen draait primair om (fysieke) resultaten.”

### Project Mainportontwikkeling Rotterdam



De verantwoordelijkheid voor de juistheid, volledigheid en tijdigheid van de informatie in deze IR ligt bij de opdrachtgevende (overheids)partijen en bij het Havenbedrijf Rotterdam.

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

- de rapportages van het Havenbedrijf als vergunninghouder op grond van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken, de Ontgrondingenwet, de Wet 1904 over droogmakerijen en indijkingen en de Natuurbeschermingswet 1998 in het kader van de aanleg van Maasvlakte 2;
- de rapportage Natuurcompensatie Voordelta van Rijkswaterstaat, opgesteld door Deltares in opdracht van Rijkswaterstaat Water, Verkeer en Leefomgeving, over de ontwikkelingen in de Voordelta - op grond van de monitoringafspraken opgenomen in 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 (als beheerder van Spanjaards duin) en het rapport Uitvoering Meetstrategie

Duinen (Grontmij in opdracht van de Rijkswaterstaat Water, Verkeer en Leefomgeving, maart 2012);

- de jaarlijkse voortgangsrapportages van de meet- en evaluatieprogramma's (MEP's; Rijkswaterstaat Water, Verkeer en Leefomgeving);
- 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 (Landaanwinning Maasvlakte 2, Natuurcompensatie, Programma Bestaand Rotterdams Gebied, 750 ha);
- de rapportages in opdracht van IenM over de resultaten en effecten van de afgeronde BRG-projecten, opgesteld door (het voormalige) ROM-Rijnmond en de DCMR (jaarlijkse projectmonitors, effectmonitor 2011 en evaluatierapport 2013).

Wat betreft kaders en achtergronden van de afspraken baseert de IR zich op documenten zoals de Uitwerkingsovereenkomst Landaanwinning, het Bestemmingsplan Maasvlakte 2, de Overeenkomst Luchtkwaliteit, het Beheerplan Voordelta en de Planologische Kernbeslissing PMR.

**Figuur 3.**  
*Overzicht van diverse monitoring- en evaluatietrajecten.*

### PEILDATUM VOOR DE BEOORDELING

Zoals hierboven is toegelicht, komt de inhoudelijke informatie in deze IR 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. Bovendien zit er een zekere vertraging tussen de uitvoering van de metingen en het vrijgeven van de rapportages voor gebruik in de IR, waardoor de informatie in deze IR altijd iets achterloopt op de actualiteit. Bij elk infoblad is de peildatum in de kop opgenomen.

### TOEKOMSTIGE IR'S: VERSCHUIVENDE ACCENTEN

De voortgang in de realisatie van de dubbeldoelstelling van PMR (dus aan de ene kant de versterking van de positie van de mainport en aan de andere kant de kwaliteitsverbetering van de leefomgeving in de regio Rijnmond) bepaalt de accenten in de jaarlijkse IR.

Binnen die dubbeldoelstelling zijn de thema's en de geschatte doorlooptijden <sup>2</sup>:

- aanleg Maasvlakte 2: feitelijke aanleg tot en met 2013, effectmetingen tot en met 2021;
- inrichting (bestemming) Maasvlakte 2: 2014 start ingebruikname, tot en met 2033;
- natuurcompensatie (Voordelta en duinen): start 2009; effectmetingen tot en met 2033;
- realisatie van 750 hectare nieuwe natuur en recreatie rond Rotterdam: tot en met 2021;
- programma Bestaand Rotterdams Gebied (BRG): tot en met 2020.

Het gaat bij het Convenant Visie en Vertrouwen natuurlijk primair om de (fysieke) resultaten. De verschillende thema's uit het convenant bevinden zich echter in verschillende fasen. De IR gaat met name in op de voortgang en de resultaten die fysiek waarneembaar en meetbaar zijn. Dat geldt op dit moment bijvoorbeeld voor de aanleg van Maasvlakte 2, een aantal deelprojecten binnen BRG en de Schiezone en de Groene verbinding, waarvan de uitvoering gestart is.

De uitvoering van enkele (sub)thema's zit nog in de proces- en/of planningsfase. Van fysieke maatregelen is nog geen sprake. Om toch de voortgang (of het ontbreken daarvan) te laten zien, verstrekt de IR proces- en/of planningsinformatie. Dat is bijvoorbeeld het geval bij een groot deel van de afspraken die samenhangen met de thema's Bestemming (gebruik Maasvlakte 2) en 750 hectare nieuwe natuur en recreatie. In de loop van de tijd zullen steeds meer afspraken in uitvoering worden genomen en kunnen ten slotte de fysieke resultaten worden gemeld. De te verwachten accentverschuiving in de Integrale Rapportage is dus die van proces- en planningsinformatie naar (inhoudelijke) effectinformatie.

Figuur 4 laat (globaal) zien waar van jaar tot jaar de focus per thema ligt en wanneer gegevens over bereikte resultaten beschikbaar zijn.

<sup>2</sup> Niet alle metingen lopen door tot de einddatum; in sommige gevallen kan het nodig blijken om ook na de einddatum te blijven meten.

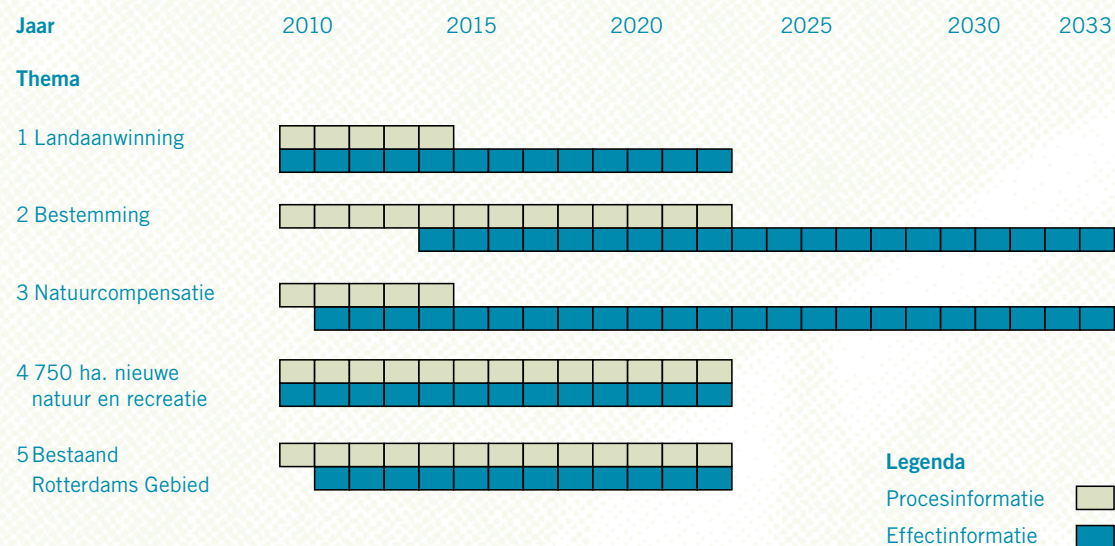


Ook het relatieve belang van de thema's zal verschuiven. Zo lag wat betreft Maasvlakte 2 het zwaartepunt in de Integrale Rapportages tussen 2010 en 2013 op het thema 'Aanleg'. Vanaf 2014, wanneer de eerste bedrijven actief worden op Maasvlakte 2, verschuift de focus naar onderwerpen die te maken hebben met het thema 'Bestemming' (inrichting en gebruik Maasvlakte 2).

Vanuit het oogpunt van continuïteit is afgesproken om ook afgeronde afspraken in de IR te laten staan, waarbij dan duidelijk vermeld wordt dat de afspraak is gerealiseerd. In 2013 is dat het geval met de BRG-projecten gericht op ruimtewinst (infoblad 32).

Tot slot toont figuur 5 een schema waarin de belangrijkste formele evaluatiemomenten staan (per PMR-thema).

In 2013 heeft een eerste officiële evaluatie plaatsgevonden van zowel het MEP Aanleg als het MEP Natuurcompensatie Voordelta (NCV). De resultaten hiervan zijn - voor zover ze beschikbaar waren - verwerkt in deze IR. Ook het MEP Duinen is in 2013 geëvalueerd. Begin 2014 komt de nulmeting MEP Bestemming uit; de eerste evaluatie is voorzien voor 2017, een jaar voordat het Bestemmingsplan MV2 op grond van de Wro herzien moet worden.



Figuur 4. Overzicht van de accentverschuivingen in informatievoorziening in toekomstige IR's.

Thema / hoofdstuk	Subthema	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	
Aanleg	MEP AANLEG																			
Bestemming	MEP BESTEMMING																			
Natuurcompensatie	MEP NATUURCOMPENSATIE VOORDELTA																			
	MEP DUINEN																			
	MEP BEHEERPLAN VOORDELTA																			
	RAPPORT N2000 EC																			
750 ha																				
BRG	EFFECTRAPPORT																			
	EVALUATIERAPPORT																			
PKB PMR																				

■ Nulmeting  
■ Formeel evaluatiejaar

Figuur 5. Overzicht formele evaluatiemomenten PMR-deelprojecten.

“De te verwachten accentverschuiving in de Integrale Rapportages is dus die van proces- en planningsinformatie naar inhoudelijke effectinformatie.”



### 3 THEMA LANDAANWINNING, AANLEG MAASVLAKTE 2

“De eerste fase van de aanleg van Maasvlakte 2 is opgeleverd. In het voorjaar van 2013 is Maasvlakte 2 officieel geopend.”



#### 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, net als de kennis en ervaring die in dit gebied zijn opgebouwd. Het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) moet ervoor zorgen dat het havengebied voldoende ruimte krijgt om te groeien en dat 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. Dit terrein sluit aan op de bestaande Maasvlakte. Maasvlakte 2 versterkt de economische positie van de mainport Rotterdam. Zij gaat plaats bieden aan bedrijven die grond nodig hebben in de directe nabijheid van een diepe zeehaven. Dit zijn vooral bedrijven die zich toeleggen op grootschalige open overslag van containers, chemische industrie en distributie.

Bij de aanleg en het gebruik van Maasvlakte 2 staat duurzaamheid voorop. Bij de aanleg blijkt dit 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 bijbehorend Toetskader zijn de verantwoordelijkheden geregeld. Het Havenbedrijf Rotterdam is verantwoordelijk voor de aanleg en het eerste aanspreekpunt voor het PMR-deelproject Landaanwinning. De Staat der Nederlanden is vertegenwoordigd door de Ministeries van Infrastructuur en Milieu (IenM), Economische Zaken en Financiën. Andere overheidspartners zijn de provincie Zuid-Holland, de stadsregio Rotterdam en de gemeente Rotterdam. De minister van IenM (voorheen Verkeer en Waterstaat) toetst als projectminister PMR of de aanleg volgens het Toetskader plaatsvindt en rapporteert aan de Tweede Kamer. De gemeente Rotterdam is verantwoordelijk voor het bestemmingsplan Maasvlakte 2.

#### PLANNING EN VOORTGANG

Maasvlakte 2 krijgt een bruto omvang van circa 2.000 hectare. De landaanwinning zal bestaan uit maximaal 1.000 hectare netto uitgeefbaar haven- en industrieterrein en uit circa 1.000 hectare havenbekkens, zeekering en infrastructuur. Het Havenbedrijf Rotterdam startte in 2005 met de Europese aanbesteding. Die procedure duurde ruim twee jaar. Het consortium

PUMA (Projectorganisatie Uitbreiding Maasvlakte) voert 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 twee fasen. In de eerste fase, die loopt tot en met 2013, worden de hele buitencontour en ongeveer de helft van de binnenterreinen aangelegd. Na de eerste fase worden tot 2033 de overige terreinen aangelegd. De marktvraag naar nieuwe haventerreinen bepaalt in feite 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 320 miljoen m<sup>3</sup> zand opgebracht worden, waarvan ca. 240 miljoen m<sup>3</sup> in de eerste fase.

De aanleg van Maasvlakte 2 verloopt voorspoedig en volgens de afspraken. De eerste fase is in 2013 afgerond (zie fotocollage binnenzijde omslag). Planning en budget liggen op schema. Vanuit de lucht is de ontwikkeling van Maasvlakte 2 duidelijk te zien. Bij Design & Construct-contracten, zoals die bij de aanleg van Maasvlakte 2 gesloten zijn, is de opdrachtnemer (PUMA) verantwoordelijk voor het ontwerp van de infrastructuur en

de uitvoering van de aanleg daarvan. Bovendien is onder regie van het Havenbedrijf, door verschillende aannemers, de oude infrastructuur op Maasvlakte 1 aanpast en aangesloten op de nieuwe infrastructuur.

De gevolgen van de aanleg van Maasvlakte 2 voor onder meer natuur en milieu worden nauwlettend gevolgd met behulp van een uitgebreid monitoringprogramma. Van 2006 tot 2008 is, voorafgaand aan de start van de aanleg van Maasvlakte 2, de nulsituatie van een groot aantal aspecten vastgelegd, waaronder kustmorfologie, stromingspatroon, slibgehalte en zee- en bodemleven. Met periodieke vervolgmetingen wordt de komende jaren nog in de gaten gehouden of de effecten van de zandwinning en de landaanwinning binnen de voorspellingen van de milieueffectrapportage blijven.

#### VERDER LEZEN

Op de website [www.maasvlakte2.com](http://www.maasvlakte2.com) van de Projectorganisatie Maasvlakte 2 van het Havenbedrijf Rotterdam leest u meer over de actuele ontwikkelingen. Ook vindt u informatie op de website van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu: [www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienm](http://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienm).



# infoblad 1

PEILDATUM: 01-07-2013

## 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 MAASVLAKTE 2 VERLOOPT VOLGENS DE AFSpraak.** MAASVLAKTE 2 IS OFFICIEEL GEOPEND. DE ZANDWINNING, ALSMEDE DE REALISATIE VAN ZEEWERING, TERREINEN EN KADEMUREN VOOR CONTAINERTERMINALS, ZIJN BINNEN DE PLANNING EN BUDGET VERLOPEN. DAARBIJ ZIJN GEEN WATER-STAATKUNDIGE, CIVIELTECHNISCHE, NAUTISCHE OF ECOLOGISCHE KNELPUNTEN OPGETREDEN.

#### BEOOGDE RESULTATEN

Maasvlakte 2 krijgt een bruto landomvang van 2.000 ha. Deze zal bestaan uit maximaal 1.000 ha netto uitgeefbaar haven- en industrieterrein en daarnaast uit 1.000 ha aan havenbekkens, zeevering en infrastructuur.

De aanleg van Maasvlakte 2 wordt uitgevoerd in twee fasen; de eerste fase loopt van 2008 tot en met 2013. De zandbehoefte voor de eerste fase is naar (initiële) schatting van de aannemer 240 miljoen m<sup>3</sup> en in de tweede fase, dus na 2013, circa 80 miljoen m<sup>3</sup>. De gehele Maasvlakte 2 is naar verwachting in 2033 klaar. Het benodigde zand voor fase 1 van Maasvlakte 2 komt grotendeels uit zandwinlocaties in de Noordzee. Het overige deel wordt gewonnen bij het uitdiepen van de havenbekkens, het uitdiepen en doorsteken van de Yangtzehaven en bij projecten in het bestaande havengebied.

#### 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 klanten, en biedt plaats aan nieuwe klanten.



Toeschouwers bij de nautische opening van Maasvlakte 2.  
(BRON: KROON EN VAN MAANEN FOTOGRAFIE)

#### 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 het Havenbedrijf 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 (Ffwet). 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 Ffwet).

#### 3. STAND VAN ZAKEN EN ONTWIKKELINGEN

Alle vergunningen nodig voor de aanleg, zijn verleend en onherroepelijk. Op basis van de voorschriften hierin stelde HbR het 'Monitoringplan Aanleg Maasvlakte 2' op. Dit document beschrijft hoe de vergunninghouder de monitoringverplichtingen invult. Het monitoringplan is 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.

#### 4. FEITELIJKE RESULTATEN

De eerste fase Maasvlakte 2 (inclusief de buitencontour) is afgerond in april 2013, binnen de planning en het budget. Daarbij is 230 miljoen m<sup>3</sup> zand gebruikt, 10 miljoen m<sup>3</sup> minder

dan de oorspronkelijke raming van de aannemer. Ongeveer 213 miljoen m<sup>3</sup> daarvan is op de Noordzee gewonnen.

De bouw van kademuren voor de containerterminals van Rotterdam World Gateway (RWG) en A.P. Møller-Maersk Group (APMT) verliep conform planning. Voor RWG zijn twee aansluitende kademuren aangelegd: 1.250 meter diepzeekade (voor de grote containerschepen) langs de Prinses Amaliahaven en 650 meter barge/feederkade in de Prinses Arianehaven (voor binnenvaart en kleinere containerschepen) op de kop van de terminal. Voor APMT MVII zijn twee aansluitende kademuren aangelegd: 1.000 meter diepzeekade in Prinses Amaliahaven en 750 meter barge/feederkade in de Prinses Margriethaven.

De totale zeevering van Maasvlakte 2 is circa 11 kilometer lang. De afronding daarvan vond in het eerste halfjaar van 2012 plaats, waarop in juli het sluitgat werd gedicht. De harde zeevering 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 breuksteen verwerkt, voor 70% afkomstig uit Noorwegen. Aan de voet is in zee de oude blokkendam herplaatst (zie ook infoblad 2).

De zuidelijker gelegen zachte zeevering van 7,5 kilometer oogt alsof deze natuurlijk is ontstaan: een breed zandstrand met daarachter duin. Net als het oude Slufterstrand biedt het nieuwe Maasvlaktestrand ruimte voor vele vormen van recreatie: in het zuidwesten 2,5 kilometer badstrand voor zonnen, zwemmen en wandelen, noordwaarts 5 kilometer voor buitensporten zoals vissen, zeilen, golf-, wind- en kitesurfen.

Begin 2011 is gestart met de aanleg van infrastructuur. In 2012 zijn diverse projecten opgeleverd. Op 19 oktober 2012 is de Maasvlakweg langs de zeevering geopend. De weg geeft toegang tot de bestaande bedrijven in de noordwesthoek van Maasvlakte 1 en het activiteitenstrand. Met de opening is de belangrijkste aansluiting van Maasvlakte 2 op het bestaande gebied een feit. Het nieuwe, 12 kilometer lange spoor op Maasvlakte 2 is op 28 oktober 2012 in gebruik gesteld. Via de buitencontour rijden nu goederentreinen naar de bestaande containerterminal van Euromax op de huidige Maasvlakte 1.

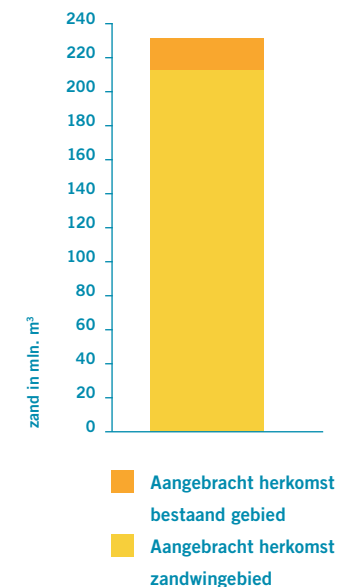
Om Maasvlakte 2 voor de scheepvaart toegankelijk te maken is op 25 november 2012, op de grens van Maasvlakte 1 en 2, de tijdelijke dam verlaagd en vervolgens aan het getij prijsgegeven. Door de toenemende stroomsnelheid spoelde steeds meer zand weg. Hierdoor is de verbinding tussen Maasvlakte 2 en de bestaande Yangtzehaven op Maasvlakte 1 ontstaan. Vervolgens is deze verbreed tot 600 meter en verdiept tot 20 meter, waarna Maasvlakte 2 in mei 2013 bereikbaar werd voor zeeschepen.

Het stroombeeld in de toegangsgeul is vergeleken met het beeld in voorgaande jaren. Hieruit bleek dat de stroomrichting (tijdens vloed) is gedraaid in de richting van de geul (van NNO naar O). De dwarsstroomsnelheden zijn afgenomen. Het Loodswezen ervaart dit als een positieve ontwikkeling, omdat het manoeuvreren van de inkomende en uitgaande zeeschepen gemakkelijker is geworden.

#### 5. NADERE DETAILS

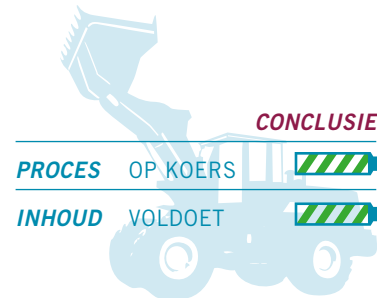
Nadere details over dit thema en subdoel zijn te vinden in:

- Planologische kernbeslissing PMR (2006);
- Uitwerkingsovereenkomst Landaanwinning (UWO MV2);
- MER en MEP Aanleg Maasvlakte 2;
- Monitoringsplan Aanleg Maasvlakte 2;
- Concessie/Wbr-vergunning Monitoringsrapportage 2012;
- Halfjaarlijkse monitoringsrapportages Ogw 2012;
- Monitoringsrapportage Nb-wetvergunning Maasvlakte 2 2011-2012;
- [www.maasvlakte2.com](http://www.maasvlakte2.com).



Bij de afronding van fase 1 was in totaal 230 miljoen m<sup>3</sup> zand aangebracht; 17 miljoen m<sup>3</sup> hiervan was afkomstig uit hergebruik  
(BRON: WWW.MAASVLAKTE2.COM)





### BEOOGDE RESULTATEN

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 vormgeving, de constructies van de zeewering en het (her-)gebruik van materialen.

## THEMA LANDAANWINNING, AANLEG MAASVLAKTE 2

### SUBDOEL DUURZAME REALISATIE VAN HET HAVEN- EN INDUSTRIETERREIN MAASVLAKTE 2

#### OMSCHRIJVING DUURZAME REALISATIE VAN HET HAVEN- EN INDUSTRIETERREIN MAASVLAKTE 2

**TOELICHTING** ZOWEL DE HARDE ALS DE ZACHTE ZEEWERING ZIJN ZO DUURZAAM MOGELIJK AANGELEGD. DIT WAS MEDE MOGELIJK DOOR HET D&C-CONTRACT VAN DE AANNEMER. OOK DE ZANDWINNING VOOR DE AANLEG VAN DE LANDAANWINNING VOND OP ZO'N MANIER PLAATS DAT DE GEVOLGEN VOOR HET MARIENE MILIEU ZO KLEIN MOGELIJK WAREN.

### 1. ACHTERGROND EN NADERE UITLEG AFSpraak

Het versterken van de economische positie van de Mainport Rotterdam is het eerste deel van de dubbeldoelstelling van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR). Het realiseren van een nieuw haven- en industrieterrein in de Noordzee, Maasvlakte 2, dat aansluit op Maasvlakte 1, staat hierin centraal. Hiermee moet de (internationale) positie van de Rotterdamse haven worden versterkt. De Convenantpartijen hebben afgesproken dat ze een zo duurzaam mogelijke aanleg van Maasvlakte 2 nastreven.



Blokken uit de oude zeewering van Maasvlakte 1 worden hergebruikt. (BRON: ROB VAN DER WAAL)

### 2. VERANTWOORDELIJKHEDEN

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

De ingreep in het Nederlandse kustfundament is door het gekozen ontwerp beduidend kleiner dan volgens de twee Referentieontwerpen van de PKB PMR 2006. 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 benodigde functionaliteit van de haven. Door de compacte vorm van de landaanwinning is bespaard op de totale hoeveelheid te winnen zand.

Het ontwerp van de harde en zachte zeewering is zodanig, dat de kans op overstrooming zeer klein is. Die buitencontour is primair bestemd als waterkering, maar biedt - volgens het Bestemmingsplan Maasvlakte 2 - ook ruimte aan andere functies, zoals natuur, landschap, windmolens en recreatie.

Bij het bepalen van de gewenste hoogte van de haventerreinen is een nauwkeurige inschatting gemaakt van het overstromingsrisico (kans op een overstrooming maal de gevolgen van zo'n overstrooming). Dat resulteerde in een terreinhoogte van + 5,0 meter NAP. De (geraamde) benodigde hoeveelheid zand voor de aanleg van de eerste fase van Maasvlakte 2, 240 miljoen m<sup>3</sup>, is hierop afgestemd. Een deel van deze 240 miljoen m<sup>3</sup> is verkregen via hergebruik, bij het doorsteken van de Yangtzehaven en bij andere projecten, zoals het weghalen van de oude zeewering. Ook het op diepte brengen van de nieuwe havenbekkens leverde zand op. Hiermee is bespaard op zandwinning op de Noordzee.

### 4. FEITELIJKE RESULTATEN

Tot en met de afronding van fase 1 (april 2013) was ruim 230 miljoen m<sup>3</sup> zand opgebracht. Ongeveer 17 miljoen m<sup>3</sup> daarvan bestaat uit hergebruikt zand afkomstig van bestaand gebied (w.o. Yangtzehaven). De locaties op de Noordzee waar zand gewonnen is lagen op relatief korte vaarafstand (10 à 11 kilometer) van Maasvlakte 2, maar buiten de Voordelta. Met relatief diepe zandwinputten, met een maximum winddiepte van 20 meter, is verstoring van het bodemleven zoveel mogelijk tegengegaan.

Aan de noordzijde 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 de bestaande Maasvlakte is zo ontworpen, dat een kortere nieuwe zeewering volstaat (de zogenaamde 'meeuvariant'). 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 grotendeels hergebruikt voor deze nieuwe dam. Ook daarmee is op de aanvoer en het gebruik van nieuw materiaal bespaard. Uiteindelijk zijn, duurzaam en kostenbewust, 19.588 betonblokken van circa 40 ton per stuk en elk met een afmeting van 2,5 x 2,5 x 2,5 meter, alsmede 2 miljoen ton breuksteen, hergebruikt.

Aan de westelijke en zuidelijke zijde is een 7,5 km lange, zachte zeewering aangelegd in de vorm van duinen met strand. Voor deze duinen en het strand is een relatief grove korrel gebruikt (korreldiameter 285 tot 350 micrometer), waardoor een steilere vooroever met minder zand kon worden aangelegd. Dit leidt tot minder zandverlies en beperkt de onderhoudskosten.

Om het aantal containers dat over de weg gaat te beperken (zie infoblad 11, Modal split) zijn goede spoorverbindingen en efficiënte railterminals belangrijk. Op Maasvlakte 2 zijn die terminals straks het begin- en eindpunt van containertreinen die de haven via de Betuweroute verbinden met economische centra in heel Europa. De geavanceerde containerterminals op Maasvlakte 2 (APMT MVII en Rotterdam World Gateway) bouwen eigen overslagfaciliteiten om het spoor optimaal te kunnen gebruiken.

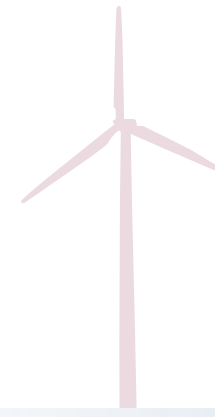
### 5. NADERE DETAILS

Nadere details over dit thema en subdoel zijn te vinden in:

- Planologische kernbeslissing PMR (2006);
- Uitwerkingsovereenkomst Landaanwinning (UWO MV2);
- MER Aanleg en MER Bestemming Maasvlakte 2;
- Voortgangsrapportages PMR;
- HbR Monitoring jaarrapportage Concessie/Wbr 2012;
- HbR Halfjaarlijkse monitoringsrapportages 2012;
- Monitoringsrapportage MEP+ 2012.



## 4 THEMA BESTEMMING MAASVLAKTE 2



“Maasvlakte 2 wordt het meest duurzame haven-terrein ter wereld.”

### 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 diepe zeehavens. Het bestemmingsplan Maasvlakte 2 maakt het gebruik van de nieuwe haven door (container)op- en overslagbedrijven, chemische industrie en distributiebedrijven mogelijk.

### BESTUURLIJK KADER

Bij aanleg, 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 binnen PKB PMR 2006) 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 gebouwd of aangelegd mag worden en welk gebruik is toegestaan. Elk bestemmingsplan vraagt om een zorgvuldige belangenafweging. Deze afweging is al begonnen in het



kader van de PKB PMR 2006. In het MER Bestemming, in de Passende beoordeling Aanleg, Inrichting en Gebruik en in 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 heeft betrekking op 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 (acht afspraken);
- de bereikbaarheid van Maasvlakte 2 over weg, spoor en water wordt effectief geregeld (vijf afspraken);
- negatieve effecten van activiteiten op Maasvlakte 2 op de omgeving worden zoveel mogelijk beperkt (acht afspraken).

Deze afspraken zijn in het convenant terug te vinden als de afspraken 3 tot en met 23. Elf afspraken onder dit thema zijn verplichtingen die het Havenbedrijf Rotterdam in het kader van het Convenant Visie en Vertrouwen op zich heeft genomen (zie Hoofdstuk 1 inleiding). Het Havenbedrijf rapporteert hierover separaat aan de Tafel van Borging in de zogenoemde MEP+-rapportage.

### HOOFDDOEL DUURZAAM BEDRIJVENTERREIN

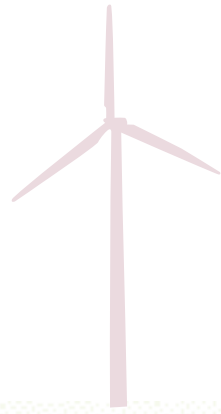
Het Havenbedrijf heeft de ambitie om van de Rotterdamse haven in het algemeen en van Maasvlakte 2 in het bijzonder de meest duurzame haven ter wereld te maken. De afspraken die onder dit hoofddoel vallen, gaan over duurzame inrichting en duurzaam beheer van Maasvlakte 2 (co-siting en clustering), het gebruik van de meest milieuvriendelijke technieken en een zo efficiënt mogelijk ruimtegebruik. Van de acht afspraken onder dit hoofddoel vallen er zeven onder MEP+. De Integrale Rapportage rapporteert over één afspraak

binnen dit hoofddoel: het handhaven van de stepping stones voor natuur op Maasvlakte 1.

### HOOFDDOEL BEREIKBAARHEID MAASVLAKTE 2

Tijdens het besluitvormingsproces over Maasvlakte 2 spraken diverse partijen hun bezorgdheid uit over de bereikbaarheid van de haven. Om die te kunnen handhaven, wordt een verschuiving van vervoer over de weg naar vervoer over water en spoor gestimuleerd. Ook zetten overheid en Havenbedrijf in op een verhoging van de beladingsgraad van vrachtwagens die containers vervoeren. Ten slotte is in het convenant vastgelegd de haven bereikbaar te houden, onder andere door de A15 te verbreden. Van de vijf afspraken onder dit hoofddoel vallen er twee onder MEP+, namelijk het verhogen van de beladingsgraad en het stimuleren van co-siting via uitgiftebeleid. De andere drie afspraken komen in deze Integrale Rapportage aan bod.





#### HOOFDDOEL BEPERKING NEGATIEVE EFFECTEN OP DE OMGEVING

In het MER Bestemming zijn de mogelijke effecten van Maasvlakte 2 op de omgeving in kaart gebracht. De mogelijke negatieve effecten van de nieuwe bedrijvigheid zijn: een toename van de uitstoot van CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> en fijnstof, meer waterverontreiniging, meer hinder door geluid, geur en licht en meer veiligheidsrisico's door productie en transport van gevaarlijke stoffen.

Met mitigerende maatregelen (onder andere vergunningvoorschriften) worden deze effecten zo klein mogelijk gehouden.

Daarnaast zijn compenserende maatregelen afgesproken, zoals de duincompensatie (zie hoofdstuk 5). Enkele maatregelen zijn uitgewerkt in aparte programma's, zoals de Overeenkomst Luchtkwaliteit. Van de acht afspraken onder dit hoofddoel worden er vijf 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 van het bestemmingsplan wordt de inrichting van Maasvlakte 2 verder geoptimaliseerd (bijvoorbeeld het vervangen van gelijkvloerse kruisingen van weg en spoorweg door ongelijkvloerse). Op 11 juli 2012 is de zeewering rond Maasvlakte 2 gesloten, in het voorjaar van 2013 is de eerste fase van de aanleg officieel afgesloten en zijn de nieuwe havens nautisch veilig verklaard.

In de contracten met bedrijven die zich vestigen op Maasvlakte 2 staat onder meer dat (op termijn) maximaal 35 procent van de containers over de weg afgevoerd mag worden. Het ontwerp van de terminals is op dit uitgangspunt gebaseerd en dat vormt

weer de basis voor de vergunningaanvragen. De aanvragen zijn onderdeel van de omgevingsvergunningen. Dit betekent dat bedrijven zich moeten houden aan de bovenstaande uitgangspunten. De vergunningen (Nb-wet- en omgevingsvergunningen) voor twee containerbedrijven zijn verleend en onherroepelijk. De verwachting is dat in oktober 2014 de eerste containers op Maasvlakte 2 zullen worden overgeslagen.

De Wet milieubeheer bevat de verplichting om de daadwerkelijke milieugevolgen van een m.e.r.-plichtig besluit te evalueren. Daarvoor heeft de DCMR, in samenspraak met de gemeente en het Havenbedrijf Rotterdam, een monitoring- en evaluatieprogramma en een monitoringplan opgesteld. Het College van B&W van Rotterdam heeft dit MEP / Monitoringplan Bestemming Maasvlakte 2 in september 2012 vastgesteld. De nulmeting wordt naar verwachting begin 2014 opgeleverd. Uit efficiencyoogpunt richten de informatieverzameling en -analyse zich zoveel mogelijk op meervoudig gebruik van al bestaande gegevens.

#### LEESWIJZER

Het gebruik van Maasvlakte 2 (de commerciële exploitatie) start naar verwachting in 2014. Dan zijn de eerste containerterminals klaar voor gebruik. Ook in deze vierde editie van de Integrale Rapportage ligt de nadruk nog op het proces en minder op de inhoud.

“Het vervoer van containers via het spoor vergroot de bereikbaarheid van de havens.”



*Stepping stones voor tijdelijke natuur in industrieel gebied geven boeiende contrasten te zien.*

Vooruitlopend op de ingebruikname bevat deze editie - net als de eerdere drie - informatie over ontwikkelingen die daarmee te maken hebben, zoals:

- de duurzame inrichting van Maasvlakte 2;
- de bereikbaarheid van Maasvlakte 2 in het algemeen, de mogelijkheden tot een efficiëntere aan- en afvoer van containers en de modal split;
- de prognoses ten aanzien van de effecten van Maasvlakte 2 mét haar toekomstige activiteiten op lucht-, geluids- en waterkwaliteit en op de externe veiligheid.

#### VERDER LEZEN

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



CONCLUSIE		
PROCES	OP KOERS	
INHOUD	VOLDOET	

## BEOOGDE RESULTATEN

Het creëren van stepping stones en het toestaan van 'tijdelijke natuur' op de Maasvlakte draagt bij aan de duurzame aanleg en inrichting van het havengebied. Op Maasvlakte 1 vervullen de locaties Papegaaibek en het Krabbeterrein de functie van stepping stone. Deze gebieden bevorderen de uitwisseling van soorten tussen de duinen van Voorne en de Kapittelduinen ten noorden van de Nieuwe Waterweg. In afspraak 10 van het Afsprakenkader is vastgelegd, dat beide stepping stones zullen worden gehandhaafd.

## THEMA BESTEMMING, SUBTHEMA DUURZAAM BEDRIJVENTERREIN

### SUBDOEL EFFICIËNT RUIMTEGEBRUIK

#### OMSCHRIJVING STEPPING STONES VOOR NATUUR

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

## 1. ACHTERGROND EN NADERE UITLEG AFSpraak

Een stepping stone, letterlijk vertaald 'stapsteen', is een gebied dat als (tijdelijke) vlucht-heuvel voor de natuur fungeert. Stepping stones, doorgaans beperkt van omvang, maken migratie van planten- en diersoorten tussen grotere, verder uit elkaar gelegen natuur-gebieden mogelijk. Ze kunnen aangelegd worden of spontaan ontstaan.

Bouwterreinen zoals de Maasvlakte oefenen vaak een grote aantrekkingskracht uit op allerlei pioniersoorten: planten en dieren die in staat zijn nieuwe gebieden snel te koloniseren, maar die daar na verloop van tijd weer uit verdwijnen, bijvoorbeeld doordat het gebied door verdergaande successie niet langer geschikt is als leefgebied. Dergelijke gebieden zijn vaak geschikt om - tijdelijk - te fungeren als stapsteen.

Echter, sommige pioniersoorten – dieren of planten - die op de stepping stones afkomen, genieten een strenge wettelijke bescherming; nadat zij zich gevestigd hebben, is het niet zonder meer mogelijk het terrein zijn gewenste bestemming te geven. De huidige Flora- en faunawet kan dus grondeigenaren ontmoedigen om natuur tot ontwikkeling laten komen op (tijdelijk) braakliggende terreinen die uiteindelijk voor andere doeleinden dan natuur bestemd zijn.



De twee stepping stones bevinden zich op de Maasvlakte en in het Europoort-gebied (BRON:HAVENBEDRIJF ROTTERDAM N.V.)

## 2. VERANTWOORDELIJKHEDEN

Het Havenbedrijf is verantwoordelijk voor inrichting en beheer van de stepping stones. Het pionierkarakter van de natuur waar de stepping stones voor ingericht worden, past in het concept Tijdelijke natuur. Het Ministerie van EZ heeft hiervoor de Beleidslijn Tijdelijke natuur opgesteld. Deze beleidslijn beschrijft wat onder tijdelijke natuur wordt verstaan, waar en hoe het ministerie de ontwikkeling daarvan wil stimuleren, en onder welke

voorwaarden het ministerie een ontheffing van de Flora- en faunawet (Ff-wet) voor tijdelijke natuur verleent.

## 3. STAND VAN ZAKEN EN ONTWIKKELINGEN

Het natuurbeleid dat het Havenbedrijf voert, heeft er mede toe geleid dat zich op de huidige Maasvlakte aanzienlijke natuurwaarden hebben weten te vestigen, waaronder verschillende beschermde en bedreigde soorten flora en fauna. Dat heeft de recente Havenscan 2012 door bureau Stadsnatuur Rotterdam (bSR) nog eens aangetoond. Het Havenbedrijf heeft een Flora- & faunawet gedragscode en soortbeschermingsplannen voor strikt beschermde soorten ontwikkeld. Behalve de openbare ruimten in het havengebied, zijn ook de nog uitgifbare terreinen (NUT's) onderzocht.

Het Havenbedrijf Rotterdam heeft in 2012 een ontheffing van de Flora- en faunawet van het Ministerie van EZ verkregen voor tijdelijke natuur in het havengebied. Zo kunnen zeldzame soorten zich (tijdelijk) vestigen op nog uitgifbare terreinen en leidingstroken, maar wordt toekomstige ontwikkeling daarvan voor havengerelateerde activiteiten niet belemmerd.

## 4. FEITELIJKE RESULTATEN

In 2012 waren beide in het Convenant overeengekomen stepping stones ingericht. GATE Terminal en Havenbedrijf Rotterdam hebben samen de stepping stone Papegaaibek aangelegd. Voor beide locaties is een beheerplan opgesteld. Met de aanleg en inrichting is de kans vergroot dat zich hier bijzondere soorten vestigen en zich verder verspreiden, waaronder beschermde soorten zoals de rugstreeppad, de zandhagedis en de groenknolorchis. Deze doelsoorten zijn nu nog niet gesignaleerd. Wel zijn op het Krabbeterrein (vrij) zeldzame Rode-lijstsoorten zoals vleeskleurige orchis, parnassia, herfstbitterling en stijve ogentroost aangetroffen. Door met maaibeheer verrijging tegen te gaan, neemt hier het aantal exemplaren van de bovengenoemde soorten ook toe.

In de eerste instantie was het beheer van de Papegaaibek gericht op de ontwikkeling van een vochtig duingrasland dat kon dienen als ecologische stapsteen voor zeldzamere plantensoorten, waaronder verschillende soorten orchideeën. In het eerste beheerplan werden daarnaast twee andere scenario's ingecalculiseerd: een droog duingrasland en de vestiging van zilvermeeuwen en kleine mantelmeeuwen. De voorziene vestiging van een vogelkolonie is inmiddels bewaarheid geworden, waarop het Havenbedrijf heeft besloten het beheer af te stemmen op deze situatie.

Met de ontheffing van de Flora- en faunawet voor tijdelijke natuur zijn de beide terreinen in de toekomst beschikbaar voor havengerelateerde activiteiten. Van ruimtelijke claims op de locaties van de stepping stones voor andere functies dan natuur is nu geen sprake.

Het concept Tijdelijke natuur heeft navolging gevonden in de Groningse Eemshaven en in de haven van Antwerpen, met instemming van en in samenwerking met de lokale maatschappelijke organisaties.

## 5. NADERE DETAILS

Nadere details over dit thema en subdoel zijn te vinden in:

- MER Aanleg haven Papegaaibek;
- Ontheffing Flora- en faunawet tijdelijke natuur Havenbedrijf Rotterdam N.V. d.d. 28 oktober 2010;
- Beheerplan Eiland Papegaaibek (bSR, 2009);
- Beheerplan Krabbeterrein (bSR, 2009).



# infoblad 11

PEILDATUM: 01-01-2013



## BEOOGDE RESULTATEN

Afspraak 11 heeft betrekking op het realiseren van een gunstige modal split voor containervervoer van en naar het achterland. Doel is de modal split te verschuiven ('modal shift') ten gunste van vervoersmodaliteiten die de bereikbaarheid over de weg minder onder druk zetten. Een modal shift van wegtransport naar de overige modaliteiten (spoor en binnenvaart) zorgt voor een betere doorstroming op de weg en in het algemeen voor minder milieueffecten.

## THEMA BESTEMMING, SUBTHEMA BEREIKBAARHEID MAASVLAKTE 2

### SUBDOEL VERBETERING VAN DE MODAL SPLIT

#### OMSCHRIJVING MAXIMAAL 35% VAN DE CONTAINERS GAAT OVER DE WEG

**TOELICHTING** EEN AANDEEL WEGVERKEER IN HET ACHTERLANDTRANSPORT VAN CONTAINERS VAN MAASVLAKTE 2 VAN MAXIMAAL 35% IN 2033 WORDT HAALBAAR GEACHT. DE CONTRACTEN TUSSEN HAVENBEDRIJF ROTTERDAM EN DE CONTAINERTERMINALS EN DE VERLEENDE OMGEVINGSVERGUNNINGEN ONDERSTREPEN DIT. DE ONTWERPEN VAN DE TERMINALS VOORZIEN IN OVERSLAGFACILITEITEN VOOR SPOOR EN BINNENVAART.

### 1. ACHTERGROND EN NADERE UITLEG AFSpraak

De ontwikkeling van Maasvlakte 2 en met name de ontwikkelingen in de containersector genereert nieuw verkeer. In het MER Bestemming Maasvlakte 2 is onderzocht in hoeverre de ontwikkeling van Maasvlakte 2 gevolgen heeft voor de achterlandverbindingen. Het gaat daarbij om bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefomgevingskwaliteit (vooral geluid en luchtkwaliteit) op en langs deze verbindingen. De bereikbaarheid van Maasvlakte 2 wordt uitgedrukt in de I/C-verhouding voor de verschillende vervoerswegen. Daarbij staat de I voor intensiteit (het aantal vervoersbewegingen) en de C voor de capaciteit van de spoor-, vaar- of verkeersweg. Een hoge I/C-verhouding verhoogt de kans op files en ongevallen.



Veel vervoer van en naar de Rotterdamse haven kan via het spoor. (BRON: STEFAN KONINGS - SCHIEDAM)

De verkeerseffecten van Maasvlakte 2 worden voor een belangrijk deel bepaald door de zogenoemde "modal split". Modal split wil zeggen de verdeling van transport over de vervoerswijzen weg, spoor, binnen- en zeevaart en buisleidingen. Een modal split van maximaal 35% van de containers van en naar het achterland over de weg in 2033 is in het MER-Bestemming als uitgangspunt gehanteerd voor de berekening van de gevolgen van Maasvlakte 2 op de bereikbaarheid (in 2033).

### 2. VERANTWOORDELIJKHEDEN

Ontvangers en verladers bepalen zelf de wijze waarop ze goederen in containers (laten) vervoeren van en naar het achterland. Reders bepalen de wijze van vervoer van lege containers. Terminal operators kunnen transport per spoor en binnenvaart stimuleren via de inrichting van het logistieke proces. Een modal shift van containervervoer van wegtransport naar meer spoor- en binnenvaarttransport is niet afdwingbaar via het bestemmingsplan.

Het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) stimuleert de modal shift. Om het aandeel -transport via de weg- te beperken tot 35% heeft het HbR voorwaarden opgenomen in de contracten met de containerbedrijven die zich op Maasvlakte 2 gaan vestigen. Ook stimuleert het HbR een modal shift door het faciliteren van de ontwikkeling van nieuwe logistieke concepten.

### 3. STAND VAN ZAKEN EN ONTWIKKELINGEN

De goederenstromen van en naar de Rotterdamse haven worden via verschillende modaliteiten aan- en afgevoerd. In het transport van deepsea containers van en naar het achterland heeft het wegvervoer het grootste aandeel (54% in 2012), gevolgd door de binnenvaart (35%) en het spoor (11%). Ruim de helft van het achterlandtransport van containers van en naar de Rotterdamse haven vindt dus plaats over de weg.

Tussen 1995 en 2012 is het aandeel van de binnenvaart flink toegenomen. De ontwikkeling van binnenvaartterminals (onder andere in Alphen aan den Rijn en Alblasserdam) en de realisatie van voorzieningen voor de binnenvaart in de Rotterdamse haven vormen de grootste impuls voor de modal shift richting binnenvaart. De verwachting is dat tussen nu en 2020 het vervoer van containers over het spoor aantrekkelijker wordt door liberalisering en concurrentie op het spoor.

In de huidige situatie is de I/C-verhouding op een aantal wegvakken van de A15 hoog; regelmatig staan er op de A15 files (zie infoblad 15). De capaciteit van het spoor- en vaarwegennet is voldoende om de voorziene groei van het containertransport op te vangen.

Vanwege de flexibiliteit van vrachtwagens en de fijnmazigheid van het netwerk zal het vervoer van containers via vrachtwagens nooit helemaal vervangen kunnen worden. Een aandeel wegverkeer van 30-40% in 2033 wordt in het MER Bestemming MV2 als realistisch gezien. Het streven is om in 2033 het achterlandtransport van containers van en naar Maasvlakte 2 voor hooguit 35% met vrachtwagens te laten plaatsvinden. Dat is een aanzienlijk lager percentage dan het aandeel van containertransport over de weg van en naar de huidige Maasvlakte: 49% in 2003 (bron: MER Bestemming) en 46,9% in de eerste helft van 2012 (bron: jaarverslag HbR 2012).

Een verandering van de modal split wordt mogelijk gemaakt door een optimale ontsluiting van Maasvlakte 2 voor binnenvaart en railverkeer met de Havenspoorlijn, de Betuweroute en voldoende Rail Service Centra. Daarnaast komen er langs de doorgaande Europese verkeersassen steeds meer decentrale (inland) terminals. Het vervoer van de Rotterdamse haven van en naar die terminals kan per spoor of per binnenvaartschip plaatsvinden en de distributie vanaf de decentrale terminal naar de uiteindelijke bestemming per vrachtwagen. Ook verleggen grote Europese fabrikanten, zoals Mercedes, hun magazijnen voor de export buiten Europa naar de havens. Ook die worden per binnenschip of per trein bevoorrad.

### 4. FEITELIJKE RESULTATEN

De eerste (milieu/omgevings)vergunningen voor de containerbedrijven APM Terminals MVI en Rotterdam World Gateway (RWG) zijn verleend; de bedrijven worden in 2014 operationeel op Maasvlakte 2. In de uitgiftecontracten die HbR met deze bedrijven heeft afgesloten, is de eis opgenomen van een maximale aandeel wegvervoer van 35% in het achterlandtransport. De ontwerpen van de terminals zoals opgenomen in de vergunningaanvragen, zijn op dit uitgangspunt gebaseerd. De vergunningaanvragen maken onderdeel uit van de (verleende) vergunning. In de vergunningen is vastgelegd dat de bedrijven moeten rapporteren over de wijze waarop de containers worden vervoerd.

De terminals op Maasvlakte 2 zijn nog niet in bedrijf. Uit gegevens van het Havenbedrijf ([www.portofrotterdam.com](http://www.portofrotterdam.com)) blijkt dat voor de haven als geheel het aandeel van het wegvervoer in het transport van containers nu op 54 % staat (2012). Voor Maasvlakte 1 is dat percentage (46,9%) dus lager. De afgelopen vier jaar is de lading vooral verschoven van de weg naar de binnenvaart; het aandeel transport via het spoor blijft iets achter.

### 5. NADERE DETAILS

Nadere details over dit thema en subdoel zijn te vinden in:

- Planologische kernbeslissing PMR;
- Bestemmingsplan Maasvlakte 2;
- MER Bestemming, bijlage Verkeer en Vervoer;
- Jaarverslag Havenbedrijf Rotterdam N.V., 2012.



**CONCLUSIE**

**PROCES** NIET OP KOERS 

**INHOUD** VOLDOET NIET 

**BEOOGDE RESULTATEN**

Op 5 april 2007 nam de Rotterdamse gemeenteraad een motie aan waarin het College wordt verzocht te overleggen met de stadsregio over een openbaar-voervoerbinding naar het recreatiestrand van Maasvlakte 2 vanaf de zomer van 2013. De motie was bedoeld om het aantal (auto) vervoersbewegingen van en naar het recreatiestrand op Maasvlakte 2 zoveel mogelijk te beperken, de luchtkwaliteit te beschermen en het recreatiestrand voor iedereen bereikbaar te houden. In het afsprakenkader Visie en Vertrouwen staat dat het strand vanaf de openstelling (ca. 2013) bereikbaar is met het openbaar vervoer.

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

**TOELICHTING** DE BEREIKBAARHEID VAN HET NIEUWE RECREATIESTRAND OP MAASVLAKTE 2 PER OPENBAAR VERVOER IS NIET GEREGLD. ONDERZOEK NAAR DE HAALBAARHEID VAN EEN SEIZOENSVERBINDING MOET UITWIJZEN OF DEZE AFSpraak GEREALISEERD KAN WORDEN.

**1. ACHTERGROND EN NADERE UITLEG AFSpraak**

Maasvlakte 2 sluit direct aan op de huidige Maasvlakte. Daardoor is het 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 wordt een nieuw strand gecreëerd. Het bestemmingsplan voor Maasvlakte 2 kent aan dit nieuwe strand (de zachte zeewering) een recreatiefunctie toe, met in het zuidwesten een intensief deel en in het westen 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 is verantwoordelijk voor concessieverlening voor het openbaar vervoer in deze regio. Omdat een deel van dit concessiegebied binnen de Rotterdamse gemeentegrenzen valt, kan de gemeente Rotterdam input leveren voor deze concessie.



Het nieuwe strand zal op zomerse dagen 10.000 bezoekers trekken.

(BRON: RONALD VAN DE HEERIK FOTOGRAFIE)

**3. STAND VAN ZAKEN EN ONTWIKKELINGEN**

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.

Connexion onderhield tot december 2011 een busverbinding, lijn 113, van de Fast Ferry-steiger op de Maasvlakte via het Maasvlakte 2-informatiecentrum FutureLand, naar Oostvoorne en Brielle. De lijn was bedoeld voor werknemers van bedrijven op de Maasvlakte en voor recreatieve reizigers.

De stadsregio concludeerde echter dat deze buslijn vanwege de lage bezettingsgraad niet levensvatbaar was en voor opheffing in aanmerking kwam. Er zijn op dit moment geen plannen voor nieuwe of door te trekken buslijnen naar het recreatiestrand van Maasvlakte 2.

**4. FEITELIJKE RESULTATEN**

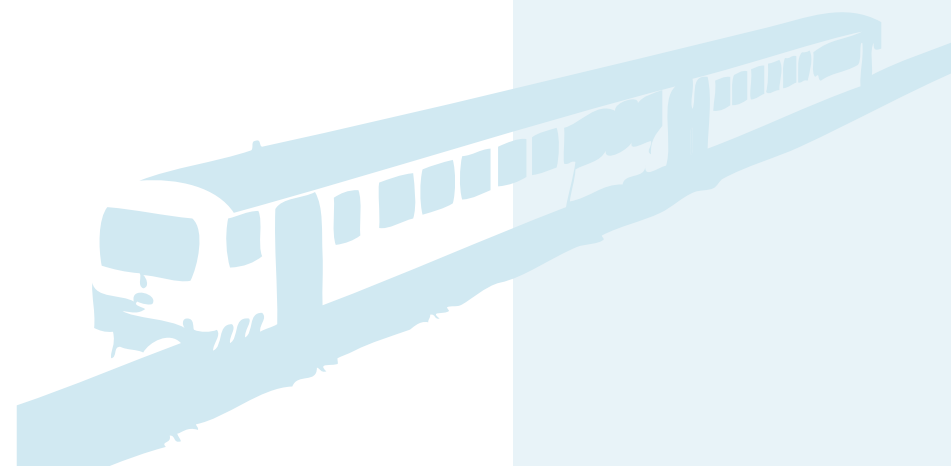
De Fast Ferry heeft, met uitzondering van de periode van eind oktober tot medio februari, op doordeweekse dagen 18 afvaarten per dag en in het weekend 11. In de winterperiode is de bezetting matig. Daarom heeft de Fast Ferry dan 12 doordeweekse afvaarten en is er geen weekenddienst. De Fast Ferry naar Maasvlakte 1 is vooral populair onder de recreatieve reizigers. Met name fietsers en bezoekers van FutureLand hebben dit 'rondje met een pontje' ontdekt.

In 2012 vervoerde de Fast Ferry circa 50.000 passagiers. Daarmee was het gebruik in 2012 17% lager dan in 2011 en weer min of meer terug op het niveau van 2009 en 2010. De piek wordt nog steeds gevormd door fietsers in het voorjaar en de zomer. In de wintermaanden is de bezetting matig. Een kleine, maar groeiende groep forensen maakt gebruik van de ferry voor woon-werkverkeer. In 2010 is de tevredenheid van de reizigers voor het laatst gemeten. Toen gaven de reizigers gemiddeld een rapportcijfer 7,6 aan de Ferry. In 2012 is de halte Pistoolhaven aan het Beerkanaal erbij gekomen en is de halte bij de Maeslantkering vervallen.

Eind mei 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 hierover een advies uitgebracht aan de stadsregio en de gemeente Rotterdam. Strekking van het advies was de vraag om te onderzoeken in hoeverre een seizoensverbinding rendabel te exploiteren zou zijn. De gemeente Rotterdam heeft tijdens de vergadering van de Tafel op 30 mei 2013 heeft aangegeven dat - op basis van eerder onderzoek - het onwaarschijnlijk is dat de exploitatie van een dergelijke verbinding rendabel is. De gemeenteraad van Rotterdam beschouwt de motie uit 2007 als afgehandeld. Samen met de stadsregio Rotterdam zal de gemeente een schriftelijke reactie opstellen op het advies van de Tafel. Indien de stelling dat "de lijn niet rendabel te exploiteren is" door de Tafel van Borging onderschreven wordt, wordt dit afspraakpunt als afgedaan aangemerkt. Vooralsnog luidt de conclusie dat deze afspraak niet op koers ligt.

**5. NADERE DETAILS**

- MER Bestemming Maasvlakte 2;
- MEP/Monitoringsplan Bestemming Maasvlakte 2;
- Motie gemeenteraad Rotterdam m.b.t. ov-verbinding Maasvlakte 2 d.d. 5 april 2007;
- Jaarverslag RET 2012;
- Beleidsvoorstel Openbaarvervoersplan 2012 stadsregio Rotterdam.







## BEOOGDE RESULTATEN

In het afsprakenkader Visie en Vertrouwen is, binnen het thema Bestemming, vastgelegd dat de bereikbaarheid van Maasvlakte 2 over weg, spoor en water adequaat geregeld zal worden. Een van de subdoelen binnen dit hoofddoel beoogt afspraak 15: een optimale doorstroming van het verkeer op de A15.

De missie van De Verkeersonderneming is concreet gemaakt in drie hoofddoelen:

- 1) in de spits een reistijd van 38 minuten tussen Vaanplein en Maasvlakte
- 2) met een betrouwbaarheid in reistijd van 95% en
- 3) een reductie in verkeersintensiteit van 20% van het personenverkeer in de ochtendspits.

Daarnaast heeft doorstromend verkeer minder gevolgen voor de luchtkwaliteit dan stagnerend verkeer: langzaam rijdend en stilstaand verkeer stoot meer schadelijke uitlaatgassen uit dan verkeer dat doorrijdt.

## THEMA BESTEMMING, SUBTHEMA BEREIKBAARHEID MAASVLAKTE 2

### SUBDOEL ADEQUATE BEREIKBAARHEID DOOR O.A. OPTIMALISERING DOORSTROMING A15

#### OMSCHRIJVING OPTIMALISEREN DOORSTROMING A15

**TOELICHTING** HET PROJECT VERBREIDING A15 LOOPT DOOR EEN UITGELOPEN VOORBEREIDINGSTIJD BIJNA EEN JAAR ACHTER OP DE INITIËLE PLANNING, MAAR HET BEOOGDE MOMENT VAN OPENSTELLING IN 2015 IS NIET IN GEVAAR.

## 1. ACHTERGROND EN NADERE UITLEG AFSpraak

De rijksweg A15 is een cruciale verbinding tussen de Rotterdamse haven en het achterland. De rijksweg staat al jaren hoog genoteerd in de file top-10 van de regio, met name het knooppunt Vaanplein (A15 / A29). Naar verwachting zal de A15 nog drukker worden, als gevolg van het gebruik van Maasvlakte 2, intensivering van bestaand havengebied en nieuwe woonwijken en bedrijven op Voorne-Putten en IJsselmonde.

Ten behoeve van doorstroming en verkeersveiligheid, wordt in de jaren 2011 - 2015 de A15 van Maasvlakte tot en met Vaanplein verbreed. Een nieuwe en hogere Botlekbrug moet ervoor zorgen dat schepen van twee kanten onder de brug door kunnen, waardoor zij niet meer op elkaar behoeven te wachten. Ze moet ook minder vaak open en veroorzaakt dus minder hinder voor zowel scheepvaart- als wegverkeer. Zo moet de voorziene verkeersgroei tot 2020 opgevangen kunnen worden.

In 2008 hebben gemeente Rotterdam, stadsregio, Havenbedrijf en Ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) De Verkeersonderneming opgericht. Zij heeft als doel de Rotterdamse haven en de A15-corridor bereikbaar te houden tijdens de werkzaamheden op A15 en Maasvlakte 2.



Aan de verbreding van de A15 wordt dag en nacht doorgewerkt. (BRON: HOLLANDSE HOOGTE)

## 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 verantwoordelijkheid voor het bereikbaar houden van de Rotterdamse haven voor, tijdens en na de verbreding van de A15 is gelegd bij De Verkeersonderneming. De Verkeersonderneming zet hiertoe maatregelen in op het gebied van verkeers- en mobiliteitsmanagement.

## 3. STAND VAN ZAKEN EN ONTWIKKELINGEN

De noodzaak tot het verbreden van de A15 staat reeds 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 het Havenbedrijf. Daarin zijn afspraken vastgelegd over aanleg, vormgeving en inpassing van de verbrede A15. De verbreding en het onderhoud in de volgende 20 jaar vergen een investering van 2 miljard euro. Het project is aanbesteed als een Design Build Finance Maintain-contract. Dit houdt in dat de aannemer de opdracht krijgt voor de bouw én (voor langere tijd) voor het onderhoud. De opdracht is gegund aan het consortium A-Lanes A15. De minister van IenM, mevrouw Schultz van Haegen, heeft in december 2011 het officiële startsein voor de werkzaamheden gegeven. Met name aan het traject Beneluxplein - Vaanplein werkt men volop. Dat geldt ook voor het Vaanplein. Een van de pijlers van de te vernieuwen Botlekbrug is al gereed. Nu zijn kabelsleuven in de rivierbodem en aanbruggen aan de beurt.

Een van de instrumenten die De Verkeersonderneming inzet, is SpitsScoren (vanaf 7 januari 2013: Spitsmijden 010), een systeem waarmee forensen tot € 60 per maand kunnen verdienen door buiten de spits te rijden of zonder auto naar hun werk te gaan. Andere instrumenten zijn uitbreiding van collectief bedrijfsvervoer, aangepaste werktijden, meer vervoer over water en het stimuleren van e-scooters en e-bikes. Daarnaast is onderzocht of men werknemers over de Havenspoorlijn naar hun bouwplaats op Maasvlakte 2 kan vervoeren. Ondanks de aangetoonde haalbaarheid hebben contractors en vervoerders hier nog niet op doorgepakt.

Ook de aanleg van een tweede tunnel ten westen van Vlaardingen (Nieuwe Westelijke Oeververbinding, verder afgekort: NWO) kan bijdragen aan de bereikbaarheid van de haven. De NWO is opgenomen in de MIRT-verkenning Rotterdam Vooruit. De Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor de Plan-MER heeft begin 2011 ter inzage gelegen. In het voorjaar van 2011 zijn de inspraakreacties verwerkt tot een Nota van Beantwoording. In het regeerakkoord van het tweede kabinet-Rutte van oktober 2012 staat de aanleg van de Blankenburgtunnel. Begin 2013 heeft de Tweede Kamer hiermee ingestemd. Op dit moment wordt gewerkt aan een Rijksstructuurvisie. Naar verwachting zal deze in juni 2014 worden vastgesteld en zal ook het Tracébesluit worden genomen. In het noordelijke Waterweggebied en bij de natuur- en milieubeweging is het plan omstreden.

## 4. FEITELIJKE RESULTATEN

De verbreding van de A15 is in het najaar van 2011 gestart met bijna een jaar vertraging ten opzichte van de initiële planning. Voorsnog is het tijdstip van de volledige opening (2015) nog niet in gevaar. In de avonden en in het weekend wordt volop doorgewerkt.

Dankzij het SpitsScoren-project, van oktober 2009 tot en met december 2012, reden er in de ochtend- en avondspits veel minder auto's op de A15 tussen Vaanplein en Maasvlakte. Congestie treedt vooral op tijdens de avondspits, als er veel verkeer de haven uitgaat. Het Havenbedrijf meldt in zijn jaarverslag 2012 dat het streven is om in minimaal 75% van de avondspitsen de reistijd "Haven-uit" (Maasvlakte - Vaanplein) 40 minuten of minder te doen zijn. In de praktijk werd deze score in 2012 slechts in 62,4% van de avondspitsen gehaald.

## 5. NADERE DETAILS

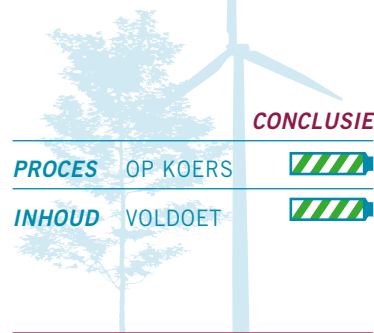
Nadere details over dit thema en subdoel zijn te vinden in:

- Tracébesluit A15;
- Bestuursovereenkomst A15;
- Effectmonitor De Verkeersonderneming 2010;
- [www.rotterdamvooruit.nl](http://www.rotterdamvooruit.nl);
- [www.snellerbeter.nl](http://www.snellerbeter.nl);
- [www.rijkswaterstaat.nl/wegen/plannen\\_en\\_projecten/a\\_wegen/a15/verbreden\\_a15\\_maasvlakte\\_vaanplein](http://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/plannen_en_projecten/a_wegen/a15/verbreden_a15_maasvlakte_vaanplein);
- Jaarverslag Havenbedrijf Rotterdam N.V., 2012.



# infoblad 16

PEILDATUM: 01-07-2013



## BEOOGDE RESULTATEN

In afspraak 16 van het Afsprakenkader is vastgelegd dat de effecten op de luchtkwaliteit van activiteiten gerelateerd aan het gebruik van Maasvlakte 2 zodanig worden beperkt, dat Maasvlakte 2 blijft voldoen aan de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 uit de Wet milieubeheer). Dit impliceert de uitvoering van een pakket bron- en effectgerichte maatregelen, met name ter beperking van de (toename van de) emissies van stikstofoxiden en fijnstof. Een deel van deze maatregelen is vastgelegd in OLM2. Een ander deel is opgenomen in de Rotterdamse Aanpak Luchtkwaliteit (RAL) en het Regionaal Actieprogramma Luchtkwaliteit (RAP; maart 2007).

**THEMA** BESTEMMING, SUBTHEMA BEPERKING NEGATIEVE EFFECTEN OP DE OMGEVING

**SUBDOEL** LUCHTKWALITEIT CONFORM WET LUCHTKWALITEIT

**OMSCHRIJVING** MAASVLAKTE 2 VOLDOET AAN LUCHTKWALITEITSEISEN

**TOELICHTING** ER ZIJN NOG GEEN INDUSTRIËLE ACTIVITEITEN OP MAASVLAKTE 2. DE OVEREENKOMST LUCHTKWALITEIT MAASVLAKTE 2 BIEDT VOLDOENDE WAARBORGEN VOOR DE TOEKOMST. DE EERSTE STAPPEN ZIJN INMIDDELS GEZET. DE EFFECT-PROGNOSES OVER 2010, 2011 EN 2012 MAKEN DUIDELIJK DAT HET AFGESPROKEN MAATREGELENPAKKET NOODZAKELIJK EN ADEQUAAT IS.

## 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. Op basis van het rapport 'Luchtonderzoek MV2, actualisatie 2007' en een aanvulling 2008, werd verwacht dat de in het Bestemmingsplan Maasvlakte 2 mogelijk gemaakte ontwikkelingen op een aantal plaatsen zouden kunnen leiden tot overschrijding van de normen voor stikstofdioxide en fijnstof. Om te verzekeren dat er tijdig maatregelen ten behoeve van de luchtkwaliteit worden genomen, is in 2008 de Overeenkomst luchtkwaliteit Maasvlakte 2 (OLM2) gesloten. Contractpartijen daarbij zijn het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, de gemeente Rotterdam, het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) en de Havenmeester van Rotterdam. De maatregelen in de OLM2 zijn:

- een verbod op vuile motoren in de binnenvaart vanaf 2025;
- korting op het havengeld voor schepen met schone motoren;
- toepassing van een stimuleringsregeling voor de inbouw van schone dieselmotoren;
- snelheidsreductie van de binnenvaart;
- instelling van een milieuzone voor vrachtwagens op de Maasvlakte;
- schermen bij tunnelmonden.

Via de (omgevings)vergunningen kunnen eisen gesteld worden aan de emissies van bedrijven die zich zullen vestigen op Maasvlakte 2.



Ook walstroom voor binnenvaartschepen draagt bij aan een betere luchtkwaliteit. (BRON: MLADEN PIKULIC)

## 2. VERANTWOORDELIJKHEDEN

In de OLM2 staat wie wanneer welke maatregelen moet nemen en wie betaalt. De provincie heeft de maatregelenpakketten van de gemeente Rotterdam en de stadsregio Rotterdam opgenomen in het Regionaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (RSL). Het RSL vormt op zijn beurt weer de uitwerking van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

De provincie en de gemeente zijn bevoegd gezag voor het verlenen van vergunningen aan nieuwe bedrijven op Maasvlakte 2.

## 3. STAND VAN ZAKEN EN ONTWIKKELINGEN

Het maatregelenpakket op het gebied van de luchtkwaliteit is in 2012 op een aantal punten aangepast. Die aanpassingen zijn vastgelegd in de eerste partiële herziening van het Bestemmingsplan Maasvlakte 2 en een addendum bij OLM2.

De uitvoering van OLM2 loopt op schema:

- In de havenbeheersverordening (begin 2010) heeft de gemeente Rotterdam een verbod op binnenvaartschepen met vuile dieselmotoren opgenomen (art. 13.2; ingaande vanaf 2025);
- Het binnenvaartgeld voor relatief vuile schepen is vanaf 2012 verhoogd; deze extra inkomsten worden ter beschikking gesteld aan het Expertise- en InnovatieCentrum Binnenvaart (EICB );
- In mei 2012 heeft de gemeente Rotterdam een (herzien) verkeersbesluit genomen. Op grond van dit besluit is zowel Maasvlakte 1 als Maasvlakte 2 per 1 januari 2014 gesloten voor vrachtwagens die niet voldoen aan de Euro VI-norm. Dit herziene besluit is getoetst op effectiviteit. Door de overgangsbepaling voor vrachtwagens jonger dan zeven jaar die vóór 2013 op kenteken zijn gezet, is voldoende rekening gehouden met de afschrijvingssystematiek van de transportbedrijven. De gemeente Rotterdam handhaaft de toegangseisen op basis van kentekengegevens. Tot 1 oktober 2014 zullen overtredingen leiden tot een waarschuwing. Met ingang van 1 oktober 2014 leveren overtredingen een geldboete op;
- Het verkeersbesluit van de (Rijks)havenmeester uit 2010 legt een snelheidsbeperking op aan binnenvaartschepen op drie trajecten ingaande op 1 januari 2013. Op de betrokken trajecten is die reductie gemiddeld 20%. Het besluit loopt in principe tot 1 januari 2025. Eind 2012 is de ingangsdatum van het besluit opgeschort tot 1 januari 2014;
- De luchtschermen bij de tunnelmonden langs de A15 zijn opgenomen in het Tracébesluit A15. Het DBFM-contract (zie infoblad 15) voorziet in de daadwerkelijke plaatsing. De voorbereiding voor de plaatsing van luchtschermen langs de A4 (Beneluxtunnel) start na 2015.

Op 24 juni 2013 heeft de minister van IenM de derde effectprognose luchtkwaliteit MV2 aan de Tweede Kamer aangeboden. Algemene conclusie was dat het maatregelenpakket in de Overeenkomst nog steeds voldoende effectief is om de knelpunten voor NO<sub>2</sub> (verslechtering van de luchtkwaliteit in reeds bestaande overschrijdingsgebieden) weg te nemen. Op basis van het huidige beeld en met inachtneming van een door het PBL geadviseerde zekerheidsmarge op de wettelijke normering voor NO<sub>2</sub>, concluderen de betrokken partijen dat de snelheidsbeperking voor de binnenvaart op het traject Oude Maas niet nodig is en dat de overige verkeersmaatregelen (Euro VI en resterende snelheidsbeperkingen binnenvaart) kunnen worden uitgesteld totdat de eerste terminals op MV2 open gaan (naar verwachting rond 1 oktober 2014). OLM2, bestemmingsplan en verkeersbesluiten worden hiermee in het najaar van 2014 in overeenstemming gebracht.

## 4. FEITELIJKE RESULTATEN

De gemiddelde luchtkwaliteit in de Rijnmond is de afgelopen tien jaar licht verbeterd. De concentraties van stikstofoxide en fijnstof als gevolg van emissies van wegverkeer en industrie dalen langzaam maar gestaag. Alleen perioden met langdurig mooi weer geven tijdelijk verslechtingen te zien. Knelpunten voor stikstofdioxide bevinden zich lokaal langs verkeerswegen. Voor fijnstof (PM10) is binnen het onderzoeksgebied geen overschrijding van de grenswaarde meer te verwachten.

## 5. NADERE DETAILS

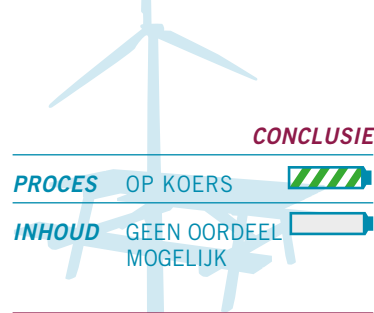
Nadere details over dit thema en subdoel zijn te vinden in:

- PKB PMR, Bestemmingsplan Maasvlakte 2 en MER;
- Overeenkomst Luchtkwaliteit Maasvlakte 2 (2008);
- Effectprognose Luchtkwaliteit (2010, 2011, 2012);
- MEP/Monitoringsplan Bestemming Maasvlakte 2.



# infoblad 18 & 19

PEILDATUM: 01-01-2013



## CONCLUSIE

PROCES OP KOERS 

INHOUD GEEN OORDEEL MOGELIJK 

## BEOOGDE RESULTATEN

De afspraken 18 en 19 vallen onder de convenantafspraken aangaande het gebruik van Maasvlakte 2 (thema: Bestemming). Afsproken is om de negatieve effecten op de omgeving van aan het gebruik van Maasvlakte 2 gerelateerde activiteiten zoveel mogelijk te beperken. Daartoe behoort ook de beperking van de geluidsbelasting.

Het te bereiken resultaat van afspraak 18 is dat geluid afkomstig van industriële activiteiten op Maasvlakte 2 binnen de geluidscontour blijft, dat wil zeggen binnen de 50 dB(A)-geluidszone van Maasvlakte 2. Afspraak 19 heeft betrekking op geluid van weg- en spoorverkeer: dit dient bij geluidsgevoelige objecten op MV2 binnen de voorkeursgrenswaarden van 48 dB  $L_{den}$  voor wegverkeer en 55 dB  $L_{den}$  voor spoorwegverkeer te 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** OMDAT ER NOG GEEN INDUSTRIËLE ACTIVITEITEN OP MAASVLAKTE 2 ZIJN, KAN ER NOG GEEN CONCLUSIE WORDEN GETROKKEN. OP MAASVLAKTE 2 ZELF ZIJN VOORALSNOG GEEN GEVOELIGE BESTEMMINGEN GEPLAND.

## 1. ACHTERGROND EN NADERE UITLEG AFSpraak

Het bestemmingsplan Maasvlakte 2 maakt het mogelijk dat er op Maasvlakte 2 verschillende activiteiten worden verricht die geluidsbelasting en -hinder kunnen veroorzaken. Geluidsbelasting ontstaat door industriële activiteiten en transportbewegingen, en door cumulatie van bronnen. In de Wet geluidhinder (Wgh) is voor verschillende bronnen een stelsel van normen en grenswaarden opgenomen. Deze normen hebben betrekking op geluidsniveaus die mogen optreden bij geluidsgevoelige objecten, zoals woningen.



Het weer heeft invloed op de verspreiding van geluid afkomstig uit de haven. (BRON: ECT)

Het MER Bestemming Maasvlakte 2 concludeert dat naar verwachting het aantal woningen met een te hoge geluidbelasting door industriëlawaaai niet significant zal toenemen als gevolg van Maasvlakte 2. Wel voorspelt het MER een toename van het aantal woningen binnen de 48 dB-contour langs de achterlandverbindingen, een lichte toename van het aantal geluidgehinderden in de regio en een toename van het geluidbelaste oppervlak in het stiltegebied van Voornes Duin.

## 2. VERANTWOORDELIJKHEDEN

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

## 3. STAND VAN ZAKEN EN ONTWIKKELINGEN

In het kader van de Wet geluidhinder (Wgh) zijn de Rotterdamse haven- en industrieterreinen gezoneerd. Buiten de zonegrenzen mogen geen geluidsniveaus hoger dan 50 dB(A) optreden. Ook Maasvlakte 2 heeft op grond van de Wgh een zonecontour gekregen. Deze is vastgelegd in het bestemmingsplan en ingevoerd in het Informatiesysteem Industrielawaai. Dit is een instrument dat al vele jaren in de regio Rijnmond gebruikt wordt bij de verlening van vergunningen om zonebewaking uit te voeren. Met behulp van dit zonebeheersysteem kan de geluidsruijtte binnen de vastgestelde zone effectief worden beheerd. Het MER Bestemming MV2 maakt duidelijk dat er naar verwachting geen woningen zullen zijn waar de geluidsbelasting als gevolg van industriële activiteiten op MV2 hoger is dan 50 dB(A).

Industrielawaai veroorzaakt met name in Westvoorne en Hoek van Holland hinder. De tot nu toe verrichte metingen maakten duidelijk dat de geluidsbelasting in beide plaatsen onder de gestelde grenswaarde blijft. Ook wanneer in 2014 de eerste twee containerbedrijven op Maasvlakte 2 operationeel worden, zal dat het geval zijn. Volgens het MER zal de toename van de geluidbelasting beperkt blijven tot één decibel. Dit wordt in het kader van de monitoring gevolgd.

De in het MER voorspelde effecten zijn met name afkomstig van de verwachte toename van vrachtverkeer en goederentreinen. Die laatste veroorzaken met name op bruggen en viaducten lawaai. De verwachting is dat de komende twee decennia het aantal woningen in Rijnmond met een hogere geluidsbelasting dan de voorkeursgrenswaarden geleidelijk afneemt door de inzet van stiller spoormaterieel, de aanleg van stil(ler) asfalt en het gebruik van stillere banden en stillere motoren. De grote Duitse spoorvervoerder DB Schenker, gebruiker van de Betuweroute, onderneemt reeds proeven met stillere goederentreinen. Deze zijn onder andere uitgerust met kunststof remblokken. Overigens zijn er op Maasvlakte 2 zelf vooralsnog geen gevoelige bestemmingen gepland.

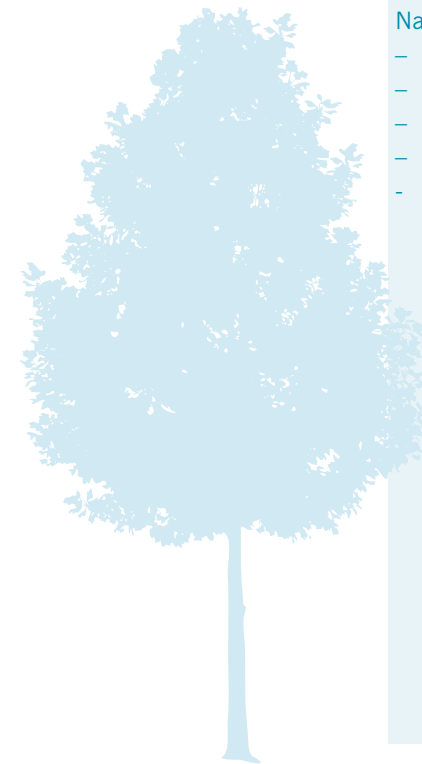
## 4. FEITELIJKE RESULTATEN

Omdat er nog geen industriële activiteiten op Maasvlakte 2 zijn, kunnen er voor wat de geluidsbelasting afkomstig van Maasvlakte 2 nog geen feitelijke resultaten worden gemeld.

## 5. NADERE DETAILS

Nadere details over dit thema en subdoel zijn te vinden in:

- Planologische kernbeslissing PMR (2006);
- Bestemmingsplan Maasvlakte 2;
- MER Bestemming Maasvlakte 2;
- Brochure Duurzame Haven;
- MEP/Monitoringsplan Bestemming Maasvlakte 2.





# infoblad 20

PEILDATUM: 01-01-2013

<b>CONCLUSIE</b>	<b>TOELICHTING</b>
<b>PROCES</b> OP KOERS 	<b>ER ZIJN WELISWAAR NOG GEEN INDUSTRIËLE ACTIVITEITEN OP MAASVLAKTE 2, MAAR EXTERNE VEILIGHEID IS STEVIG VERANKERD IN DE PLANVORMING EN IN HET GRONDUITGIFTEBELEID VAN MAASVLAKTE 2.</b>
<b>INHOUD</b> GEEN OORDEEL MOGELIJK 	

## BEOOGDE RESULTATEN

In afspraak 20 van het Afsprakenkader is vastgelegd dat externe veiligheidsrisico's als gevolg van het gebruik van Maasvlakte 2 zoveel mogelijk worden beperkt. Bij de ontwikkeling van Maasvlakte 2 speelt externe veiligheid een belangrijke rol. Het bevoegd gezag moet op grond van wet- en regelgeving een gemotiveerd besluit nemen over een verandering van het groepsrisico. Ter onderbouwing van dit besluit heeft de gemeente Rotterdam (conform het provinciale beleid) een CHAMP-rapport opgesteld. Voor het verlenen van de vergunningen aan de bedrijven die zich zullen vestigen op Maasvlakte 2, is nu géén CHAMP meer nodig, mits de bedrijven passen binnen de aannames die in het CHAMP-rapport zijn gedaan.

**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 CHAMP LEIDEND

**TOELICHTING** ER ZIJN WELISWAAR NOG GEEN INDUSTRIËLE ACTIVITEITEN OP MAASVLAKTE 2, MAAR EXTERNE VEILIGHEID IS STEVIG VERANKERD IN DE PLANVORMING EN IN HET GRONDUITGIFTEBELEID VAN MAASVLAKTE 2.

## 1. ACHTERGROND EN NADERE UITLEG AFSpraak

Afspraak 20 valt onder de afspraken in het Convenant over het gebruik van Maasvlakte 2 (thema: Bestemming). Afsproken is om de negatieve effecten op de omgeving van aan het gebruik van Maasvlakte 2 gerelateerde activiteiten zoveel mogelijk te beperken. Daartoe behoort ook de beperking van de externe veiligheidsrisico's.

Het bestemmingsplan Maasvlakte 2 maakt risicovolle activiteiten binnen het plangebied mogelijk. Het gaat hierbij om chemische industrie, containeroverslag en transport van gevaarlijke stoffen via buisleiding, water- spoor- of snelweg.

Voor het plaatsgebonden risico (PR; 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) bestaat een wettelijke norm van 1 op de miljoen ( $10^{-6}$ ). Het MER voorspelt een toename van het PR op de gehele Maasvlakte 2. Eerder was er namelijk geen PR aanwezig.

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 een strand een beperkt kwetsbaar object. De gemeente Rotterdam heeft het intensieve strand echter als 'kwetsbaar' aangewezen gezien het grote aantal potentiële bezoekers (10.000 bezoekers op een zomerse dag) en de beperkte ontsluiting. PR  $10^{-6}$  contouren over kwetsbare objecten zijn wettelijk niet toegestaan.

Naast het PR is ook het groepsrisico relevant. Het groepsrisico is de kans per jaar dat een groep personen van een bepaalde grootte (bijvoorbeeld 10, 100 of 1000 personen) tegelijk slachtoffer wordt van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Voor het groepsrisico bestaat geen wettelijke norm, maar een oriënterende waarde. Volgens het beleid van de provincie Zuid-Holland moet een verandering van het groepsrisico gemotiveerd worden met behulp



Hoogrisicobedrijven worden in de buurt van het strand niet toegestaan.

(BRON: RONALD VAN DE HEERIK FOTOGRAFIE)

van de CHAMP-methode. De letters staan voor Communicatie / informatie-, Horizon-, Anticipatie-, Motivatie- en Preparatieplicht. In het kader van de nieuwe havenbestemmingsplannen wordt een veiligheidscontour voor Maasvlakte 1 en 2 (samen) vastgelegd. Deze komt in de plaats van de CHAMPs van individuele bedrijven.

In het MER Bestemming Maasvlakte 2 is voorspeld dat met de ontwikkeling van Maasvlakte 2 een beperkte toename van het groepsrisico optreedt. Gezien het karakter van de toegestane ontwikkelingen (bedrijventerrein met chemische industrie en containeroverslag) zal dat groepsrisico onder de oriënterende waarde blijven.

## 2. VERANTWOORDELIJKHEDEN

De gemeente Rotterdam is verantwoordelijk voor het bestemmingsplan en de daarin opgenomen voorwaarden voor wat betreft de externe veiligheid. De provincie Zuid-Holland is bevoegd gezag voor (een groot deel van) de omgevingsvergunningen van de bedrijven die zich zullen vestigen op Maasvlakte 2, de gemeente Rotterdam voor de overige bedrijven. Het Havenbedrijf zal bij de gronduitgifte rekening houden met het CHAMP-rapport van de gemeente Rotterdam en 'Milieu op z'n plek' (de methode die is ontwikkeld om bij het maken van plannen voor het (her)inrichten van havengebieden de milieuaspecten zo vroeg mogelijk op tafel te krijgen).

De Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR) is verantwoordelijk voor risicobeheersing, incidentbestrijding en crisisbeheersing.

## 3. STAND VAN ZAKEN EN ONTWIKKELINGEN

Bij het opstellen van het bestemmingsplan is rekening gehouden met het intensieve recreatiestrand door de bedrijven met de grootste risico's niet in de buurt van dit strand toe te staan. Ook bij de gronduitgifte en bij de verlening van de vergunning(en) wordt rekening gehouden met de aanwezigheid van het intensieve recreatiestrand. Op deze wijze blijft dat strand, zoals wettelijk verplicht, buiten de veiligheidscontour (de plaatsgebonden risicocontouren PR  $10^{-6}$ ). De pijpleidingen worden, daar waar nodig, met technische maatregelen veiliger gemaakt. De provincie heeft bij de toetsing van het bestemmingsplan erop toegezien dat CHAMP in voldoende mate is toegepast.

Aan de motie van de Rotterdamse gemeenteraad uit 2011 om het extensieve strand op Maasvlakte 2 zo aantrekkelijk mogelijk te maken voor meer intensieve vormen van recreatie kan maar in beperkte mate gevolg worden gegeven: het extensieve strand valt binnen de  $10^{-6}$  PR-contour van de haven en mag zich daarom niet ontwikkelen tot (beperkt) kwetsbaar object. De economische ontwikkeling van MV2 mag niet gehinderd worden door activiteiten die niet haven- en industrie gerelateerd zijn. Datzelfde geldt ook voor de plaatsing van windturbines op de zeevering van MV2.

## 4. FEITELIJKE RESULTATEN

Er kunnen nog geen feitelijke resultaten worden gemeld omdat er nog geen industriële activiteiten op Maasvlakte 2 zijn gerealiseerd. De tijdelijke huisvestingsvoorziening voor medewerkers die betrokken zijn bij de havenuitbreiding, Hotel at work genaamd, leidt niet tot beperkingen voor de ontwikkelingen op Maasvlakte 2.

## 5. NADERE DETAILS

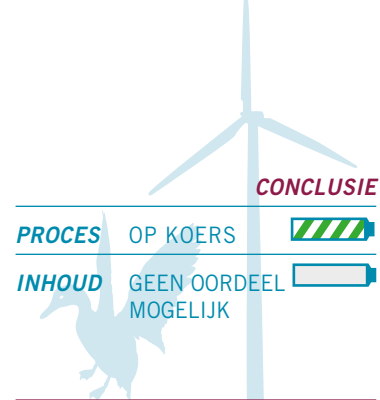
Nadere details over dit thema en subdoel zijn te vinden in:

- Bestemmingsplan Maasvlakte 2;
- MER Bestemming Maasvlakte 2;
- MEP/Monitoringsplan Bestemming Maasvlakte 2;
- Brochure Milieu op z'n plek voor de haven;
- CHAMP Maasvlakte 2; Verantwoording groepsrisico externe veiligheid ten behoeve van het bestemmingsplan MV2 (2008).



# infoblad 22

PEILDATUM: 01-07-2013



## 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 dient gewaarborgd te worden door specifieke maatregelen die in de individuele vergunningen van bedrijven worden opgenomen.

**THEMA** BESTEMMING, SUBTHEMA BEPERKING NEGATIEVE EFFECTEN OP DE OMGEVING

**SUBDOEL** WATERKwalITEIT WORDT BESCHERMD

**OMSCHRIJVING** BEPERKING NEGATIEVE EFFECTEN MAASVLAKTE 2 OP OPPERVLAKTewater

**TOELICHTING** OMDAT ER NOG GEEN INDUSTRIËLE ACTIVITEITEN OP MAASVLAKTE 2 ZIJN, KAN ER NOG GEEN FEITELIJKE CONCLUSIE WORDEN GETROKKEN. SINDS FEBRUARI 2013 IS DE DOORSTEEL VAN DE YANGTZEHAVEN EEN FEIT, WAARDOOR DE KANS OP ONGEWENSTE ALGENBLOEI IN HET NIEUWE HAVENBEKKEN GEMINIMALISEERD IS.

## 1. ACHTERGROND EN NADERE UITLEG AFSpraak

Afspraak 22 maakt deel uit van de convenantsafspraken aangaande de bestemming van Maasvlakte 2. Onderdeel hiervan is de doelstelling de negatieve effecten op de omgeving van Maasvlakte 2 zoveel mogelijk te beperken. Tot die beperking behoort het minimaliseren van de effecten op de waterkwaliteit.

In het MER Bestemming zijn de effecten van het gebruik van Maasvlakte 2 onderzocht op de chemische en thermische waterkwaliteit. Het MER geeft aan dat de industriële en maritieme activiteiten op Maasvlakte 2 effecten kunnen hebben op de kwaliteit van het oppervlaktewater. De chemische kwaliteit van het water wordt met name beïnvloed door directe en indirecte lozingen van afvalwater door chemische bedrijven. De thermische kwaliteit van het water in de havenbekkens van Maasvlakte 2 wordt beïnvloed door koelwaterlozingen.



Voor de doorsteek van de Yangtzehaven in februari 2013 was er een tijdelijk binnenmeer.

(BRON: LUCHTFOTO DOOR AEROLINPHOTOBV TE ARNEMUIDEN)

Het belangrijkste effect op de kwaliteit van het oppervlaktewater in de havenbekkens van Maasvlakte 2 is het thermische effect. Door de komst van nieuwe energiecentrales op de eerste Maasvlakte kan de behoefte aan koelwater toenemen. Het koelwater werd vóór de aanleg van Maasvlakte 2 direct geloosd op de Noordzee. Door Maasvlakte 2 vervalt deze mogelijkheid. Koelwater wordt dan geloosd op een aan één zijde afgesloten waterbekken (de verlengde Yangtzehaven). Afhankelijk van de ontwikkeling van de behoefte aan koelwatercapaciteit zal dit kunnen leiden tot een stijging van de watertemperatuur. De ecologische betekenis van de havenbekkens is overigens beperkt.



Voor wat betreft de chemische kwaliteit laat het MER alleen een effect zien bij organotinverbindingen. Organotin is een middel dat aangroei van zeeorganismen op scheepsrompen moet tegengaan (antifouling). Het veroorzaakt hormonale effecten bij zeedieren. Het in het MER voorspelde effect wordt veroorzaakt door de verwachte toename van het aantal schepen van buiten de EU dat de Rotterdamse haven bezoekt.

## 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 een goede toestand, dus een goede kwaliteit van het oppervlaktewater, voor per 2015. Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor de kwaliteit in de Rijkswateren grenzend aan de havenbekkens van MV2.

Bij de vergunningverlening voor met name chemische bedrijven en elektriciteitscentrales op grond van de Waterwet zal de kwaliteit van het oppervlaktewater, zowel chemisch als thermisch, worden beschermd. Rijkswaterstaat is op grond van die wet verantwoordelijk voor lozingsvergunningen van deze bedrijven.

## 3. STAND VAN ZAKEN EN ONTWIKKELINGEN

Medio 2012 was het sluitgat van Maasvlakte 2 gedicht. Koelwater van de energiecentrale op Maasvlakte 1 kon toen alleen worden geloosd op een tijdelijk 'binnenmeer'. Om temperatuur- en peilstijgingen in dit bekken te voorkomen, is er een tijdelijk kanaal aangelegd in afwachting van de doorsteek van de Yangtzehaven. Sinds februari 2013 is die doorsteek een feit en werd de Yangtzehaven Yangtzekanaal. Daardoor is de kans op ongewenste algenbloei in het bekken als gevolg van temperatuurstijging en stagnatie geminimaliseerd.

Het gebruik van organotinverbindingen is binnen de EU sinds 1-1-2003 verboden. Sinds 17-9-2008 is een internationale conventie over het gebruik van schadelijke antifoulingmiddelen van kracht: de AFS-Convention van de International Maritime Organization. Er zijn goede alternatieven voorhanden op basis van koper. Waar nu incidenteel nog hoge percentages organotinverbindingen in het water en de waterbodem voorkomen, wordt dit eerder veroorzaakt door verhoogde concentraties in oude sedimenten (die kunnen opwervelen bij afmerende schepen) dan door de schepen zelf.

De twee nieuwe kolencentrales op de huidige Maasvlakte naderen hun voltooiing. Alle vergunningen voor beide centrales zijn reeds enkele jaren geleden verleend en onherroepelijk geworden, op de NB-wetvergunning na. De Watervergunning van E.ON, waarin de lozing op het havenbekken van Maasvlakte 2 gereguleerd is, dateert van maart 2012. E.ON opent haar centrale eind 2013. Naast de juridische onzekerheid houdt het temporiseren van de voltooiing ook verband met de overcapaciteit op de elektriciteitsmarkt. De centrale van GDF-Suez zal geen koelwater lozen op het havenbekken van Maasvlakte 2.

## 4. FEITELIJKE RESULTATEN

Omdat er nog geen industriële activiteiten op Maasvlakte 2 zijn, kunnen er nog geen feitelijke resultaten worden gemeld. Koelwater van de E.ON-centrale op Maasvlakte 1 wordt nu geloosd op het nieuwe havenbekken. Dit staat vanaf februari 2013 weer in verbinding met de Nieuwe Waterweg en de Noordzee, zodat de kans op opwarming minimaal is.

## 5. NADERE DETAILS

Nadere details over dit thema en subdoel zijn te vinden in:

- Planologische kernbeslissing PMR, Beslissing van wezenlijk belang 6 en 7;
- Bestemmingsplan Maasvlakte 2;
- MER Bestemming Maasvlakte 2;
- MEP/Monitoringsplan Bestemming Maasvlakte 2.



## 5 THEMA NATUURCOMPENSATIE

“Negatieve effecten van Maasvlakte 2 op het kwetsbare Natura 2000-gebied worden gecompenseerd.”



### ALGEMEEN

Aanleg, aanwezigheid en gebruik van Maasvlakte 2 kunnen negatieve effecten hebben op de beschermde natuurgebieden Voordelta, Voornes Duin en Solleveld & Kapittelduinen. Deze gebieden zijn op grond van Europese richtlijnen (Habitatrichtlijn en Vogelrichtlijn) aangewezen als Natura 2000-gebied. Natura 2000 is het Europese netwerk van natuurgebieden dat is gericht op behoud en bescherming van de biodiversiteit. Op grond van de Europese richtlijnen en de Nederlandse Natuurbeschermingswet moeten de negatieve effecten worden gecompenseerd.

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

- Natuurcompensatie Voordelta;
- Duincompensatie Delflandse Kust.

De Natuurcompensatie Voordelta is bedoeld als compensatie voor de negatieve effecten van de aanleg en aanwezigheid van Maasvlakte 2. De Duincompensatie Delflandse Kust moet de voorspelde negatieve effecten van het toekomstig gebruik van de Maasvlakte 2 op de bestaande duingebieden compenseren. Het gaat daarbij vooral om effecten door de voorspelde toename van stikstofdepositie.

De compensatieprojecten zijn in het Afsprakenkader Visie & Vertrouwen terug te vinden onder de afspraken 24 tot en met 27. De infobladen 26 en 27 over de 'droge' compensatie zijn - net als de afgelopen jaren - gecombineerd in één infoblad 'duincompensatie' (26/27). De afspraken over de Voordelta zijn dit jaar voor het eerst in twee aparte infobladen ondergebracht. De reden hiervoor is dat de in 2013 uitgevoerde evaluatie in het kader van het Monitoring- en Evaluatieprogramma Natuurcompensatie Voordelta (MEP-NCV)



veel informatie heeft opgeleverd. Die wordt in deze IR samengevat.

### BESTUURLIJK KADER

De basis voor het thema Natuurcompensatie zijn de PKB PMR 2006, de Beslissingen van wezenlijk belang (Bwb) 15 en 16 en de Uitwerkingsovereenkomst Landaanwinning (UWO Landaanwinning 2005) inclusief bijbehorend Toetskader.

De opgaven (zie ook hierna) zijn:

- realisatie van een bodembeschermingsgebied van 24.550 hectare, met daarbinnen drie rustgebieden voor vogels (zwarte zee-eend, visdief en grote stern);
- realisatie van 35 hectare nieuw duin aan de Delflandse kust, voor de bestaande duinenrij, tussen Ter Heijde en Hoek van Holland, waaronder 9,8 hectare grijze duinen (duingrasland) en 6,1 hectare natte duinvallei.

De compensatieopgaven die in de Beslissingen van wezenlijk belang uit de PKB staan, waren in eerste instantie omvangrijker. Naar aanleiding van de bevindingen in de MER-studies en de bijbehorende Passende Beoordeling,

waaruit geringere effecten bleken dan bij de oorspronkelijke inschatting, is de opgave tot het bovengenoemde aantal hectares bijgesteld. De compensatieopgave is opgenomen in de Nb-wetvergunning die het Ministerie van Economische Zaken (hierna: EZ) aan het Havenbedrijf Rotterdam heeft verleend.

In de UWO Landaanwinning is afgesproken dat de Staat verantwoordelijk is voor realisatie, beheer en onderhoud van de natuurcompensatie. De ministeries van Economische zaken (EZ) en Infrastructuur en Milieu (IenM) en Rijkswaterstaat geven hier invulling aan.

### PLANNING EN VOORTGANG VAN HET PROGRAMMA

#### Voordelta

Voor de besluitvorming over de Nb-wetvergunningaanvraag voor Maasvlakte 2, is in 2007 een Passende Beoordeling opgesteld. De Passende Beoordeling had betrekking op de effecten van de aanleg, de aanwezigheid en het gebruik van Maasvlakte 2 op de beschermde natuurwaarden in (onder andere) het Natura

2000-gebied Voordelta. Uit de Passende Beoordeling kwam naar voren dat aanleg en aanwezigheid van Maasvlakte 2 onder andere de volgende significante negatieve effecten op de Voordelta met zich meebrengen:

- een verlies van in totaal 2.455 ha habitatype H1110B (permanent overstroomde zandbanken);
- een negatief effect op de foerageerfunctie voor de grote stern, de visdief en de zwarte zee-eend.

Om voor deze voorspelde effecten te compenseren zijn sinds juni 2008 twee toegangsbeperkingsbesluiten (TBB's) van kracht. In het TBB 'Bodembeschermingsgebied' is een 24.550 ha groot bodembeschermingsgebied aangewezen, waarbinnen de zware boomkorvisserij verboden is. In het TBB 'Hinderplaat, Bollen van de Ooster en Bollen van het Nieuwe Zand' zijn drie extra rustgebieden aangewezen. Het totaal aantal rustgebieden in de Voordelta komt daarmee op vijf, met een gezamenlijke omvang van circa 6.100 ha. In de rustgebieden gelden in de zomer en in de winter verschillende regimes. Het rustgebied is in de zomer kleiner dan in de winterperiode, afgestemd op de





aanwezigheid van de vogelsoorten waarvoor ze zijn ingesteld. Tweemaal per jaar verplaatst Rijkswaterstaat daarom de markering. Handhaving moet leiden tot voldoende naleefgedrag bij de doelgroepen, zodat de rust is verzekerd. Rijkswaterstaat heeft borden geplaatst waarop de beperkingen zijn aangegeven (Gedragscode Voordelta, ondertekend door een groot aantal overheden, natuur- en recreatieorganisaties). De Natuurcompensatie Voordelta is ook opgenomen in het Natura 2000-beheerplan Voordelta uit 2008 en verweven tot één samenhangend pakket van Natura 2000-maatregelen.

In 2013 wordt in het kader van het MEP-NCV een eerste evaluatie Natuurcompensatie Voordelta uitgevoerd, waarin de relatie tussen de genomen maatregelen (onder andere de beperking van de zware boomkorvisserij) en de beoogde toename van de bodemfauna (voedselbeschikbaarheid) wordt onderzocht. Hieruit blijkt dat de maakbaarheid van natuurlijke processen in dit dynamische gebied beperkt is en dat de relatie tussen menselijk ingrijpen en het effect complexer is dan vooraf werd gedacht. Op de peildatum was het nog niet mogelijk om eenduidige conclusies te trekken over de effectiviteit van de compensatiemaatregelen. De conclusies uit het evaluatieonderzoek zullen indien nodig leiden tot bijstelling van de maatregelen op basis van de Natuurbeschermingswetvergunning (bijvoorbeeld door aanpassing van de rustgebieden). De conclusies vormen daarnaast input voor het nieuwe Beheerplan Voordelta. Dit Beheerplan zal naar verwachting in 2014 worden vastgesteld.

#### *Duincompensatie*

Uit de Passende Beoordeling is naar voren gekomen dat het gebruik van Maasvlakte 2 significant negatieve effecten op de duinvegetaties in de Natura 2000-gebieden

Voornes Duin en Solleveld & Kapittelduinen kan hebben. Deze effecten zijn als volgt uitgedrukt:

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

Om deze effecten te compenseren, is een nieuw duingebied aangelegd aan de Delflandse kust, met een omvang van ongeveer 35 ha. Rijkswaterstaat is namens de Staat verantwoordelijk voor de realisatie hiervan. In het kader van de aanleg werkte Rijkswaterstaat samen met het Hoogheemraadschap van Delfland in het Projectbureau Delflandse Kust. Ontwikkelingen in de bestaande duinen en in het duincompensatiegebied worden in beeld gebracht met behulp van het Monitoring- en Evaluatieprogramma Duinen (MEP Duinen).

De aanleg van de duincompensatie is in het voorjaar van 2009 afgerond. De fysieke maatregelen zijn gecombineerd met de versterking van de 'zwakke schakel' aan de Delflandse Kust. Het gebied heeft de naam Spanjaards Duin gekregen en wordt beheerd door Stichting Het Zuid-Hollands Landschap. De staatssecretaris van EZ wees in mei 2011 het gebied Spanjaards Duin voorlopig aan als Natura 2000-gebied. Daarmee heeft het gebied een planologische status, op grond waarvan ongewenste ontwikkelingen in de omgeving kunnen worden voorkomen.

De geomorfologische en hydrologische ontwikkelingen in Spanjaards Duin (uitstuiwen van de duinvallei, vorming van een zoetwaterbel) zijn nog volop in ontwikkeling, maar liggen op koers voor de realisatie van de gewenste habitats (droge duingraslanden en vochtige duinvalleien). Onderzoek uit 2012 laat zien dat er van

## “Aan de Delflandse kust is ter compensatie 35 ha nieuw duingebied aangelegd.”

beide vegetatietypen (H2130 en H2190) in potentie voldoende geschikt areaal aanwezig is om te voldoen aan de compensatieopgave zoals op basis van MER en PB bepaald. Eventuele versturende effecten van externe ontwikkelingen, zoals de realisatie van strandhuisjes vóór het gebied, worden nauwkeurig gemonitord om eventuele bijstelling van het beheer tijdig mogelijk te maken.

In het kader van het MEP-Duinen worden de deposities van stikstofdioxiden ( $\text{NO}_x$ ) in de bestaande duingebieden gemonitord, net als de ontwikkelingen in de kwetsbare habitats. Met behulp van deze gegevens zal te zijner tijd, op basis van een analyse waarbij windrichting en brongegevens betrokken zijn, een uitspraak gedaan kunnen worden over de bijdrage van het gebruik van Maasvlakte 2 aan de depositie van  $\text{NO}_x$  op de bestaande Natura 2000-gebieden. Begin 2014 wordt de nulmeting in de bestaande duinen afgerond. Het gebruik van Maasvlakte 2 start naar verwachting in 2014.

De eerste resultaten van het MEP Duinen laten zien dat er een duidelijke gradiënt van beïnvloeding door het havengebied is: boven de Nieuwe Waterweg (Kapittelduinen) zijn de gemeten waarden hoger (overheersende windrichting: zuidwest). Door de inzet van vier extra meetstations in 2012 is het ruimtelijk beeld van de depositie nog verder verfijnd. De waarden die in de bestaande duinen gemeten worden, liggen over het algemeen nog boven de kritische depositiewaarden (kdw) van de te beschermen habitattypen. Met de term 'kritische depositiewaarde voor stikstof' wordt bedoeld: 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

(1.071 mol N per ha per jaar voor duingraslanden en 1,429 mol N per ha per jaar voor vochtige duinvalleien). Overigens zijn de achtergronddeposities van stikstofdioxiden langs de westkust – als gevolg van de overwegend westelijke winden – (veel) lager dan in de rest van Nederland. De autonome trend is, net als in de rest van Nederland, bovendien (licht) dalend, ondanks de toegenomen economische ontwikkeling. Dit is het gevolg van saneringsprogramma's en het gebruik van nieuwe, schonere technologieën.

Een belangrijke nieuwe ontwikkeling is het eind 2011 gesloten  $\text{NO}_x$ -convenant. Dit convenant tussen de energiebedrijven E.ON en GDF-Suez, het Havenbedrijf Rotterdam en de provincie Zuid-Holland heeft tot doel te voorkomen dat de extra depositie door de centrales zich manifesteert in daadwerkelijke effecten op beschermde habitats of soorten. In het Convenant is opgenomen dat de bedrijven - vooruitlopend op de vaststelling van de beheerplannen van de Natura 2000-gebieden - extra beheermaatregelen financieren (uit te voeren door de terreinbeherende organisaties). Deze maatregelen zijn inmiddels in werking getreden.

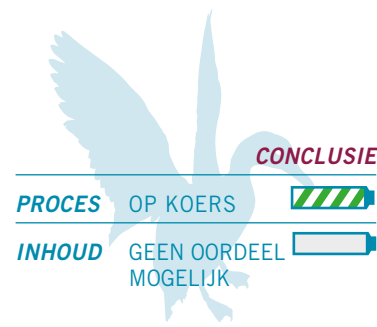
#### **VERDER LEZEN**

Actuele ontwikkelingen leest u op de volgende websites:

- [www.delflandsekust.nl](http://www.delflandsekust.nl)
- [www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienm](http://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienm)
- [www.rijksoverheid.nl/ministeries/ez](http://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ez)
- [www.voordelta.nl](http://www.voordelta.nl)
- [www.kustvisie.nl](http://www.kustvisie.nl)
- [www.maasvlakte2.com](http://www.maasvlakte2.com).

Ook digitale nieuwsbrieven geven informatie over de meest recente ontwikkelingen rondom de deelprojecten.



**CONCLUSIE**

**PROCES** OP KOERS 

**INHOUD** GEEN OORDEEL MOGELIJK 

**BEOOGDE RESULTATEN**

Het doel van de compensatiemaatregel is om de voedselproductie (in termen van biomassa) van de zeebodem in het bodembeschermingsgebied met ten minste 10% te verbeteren. Zo blijft de totale voedselproductie volgens het beheerplan Voordelta op hetzelfde peil als vóór de aanleg van Maasvlakte 2. Het uiteindelijke resultaat is een toename van de biomassa van bodemdieren, als voedsel voor typische vissoorten en voor bodemdieretende en visetende vogels.

**THEMA** NATUURCOMPENSATIE

**SUBDOEL** REALISATIE VAN EEN BODEMBESCHERMINGSGBIED (EN DAARBINNEN DRIE RUSTGEBIEDEN) IN DE VOORDELTA

**OMSCHRIJVING** BEHOUD (EN HERSTEL) VAN HABITATTYPE 1110B

**TOELICHTING** MET DE INSTELLING VAN HET BODEMBESCHERMINGSGBIED EN DE RUSTGEBIEDEN ZIJN GUNSTIGE VOORWAARDEN GESCHAPEN OM DE RUSTGEBIEDEN MINIMAAL TE VERSTOREN EN DE HOEVEELHEID BODEMFAUNA (BENTHOS) TE LATEN TOENEMEN. HET IS NOG TE VROEG OM HARDE CONCLUSIES TE TREKKEN OVER DE RESULTATEN.

**1. ACHTERGROND EN NADERE UITLEG AFSpraak**

Voor de besluitvorming over de Nb-wetvergunningaanvraag voor Maasvlakte 2, is een Passende Beoordeling opgesteld. De Passende Beoordeling heeft betrekking op de effecten van de aanleg, de aanwezigheid en het gebruik van Maasvlakte 2 op de beschermde natuurwaarden in (onder andere) het Natura 2000-gebied Voordelta. Uit de Passende Beoordeling kwam naar voren dat de aanwezigheid van Maasvlakte 2 de volgende significante negatieve effecten met zich meebrengt:

- een verlies van in totaal 2.455 ha habitatype H1110B (permanent overstromde zandbanken);
- een negatief effect op de foerageerfunctie voor de grote stern, de visdief en de zwarte zee-eend.

Deze effecten moeten op grond van de Natuurbeschermingswet worden gecompenseerd. Er is voor gekozen om de compensatiemaatregelen te richten op kwaliteitsverbetering van bestaande natuur. Uitgaande van een haalbare kwaliteitsverbetering van 10% is een 24.550 ha groot bodembeschermingsgebied in de Voordelta ingesteld. In dit bodembeschermingsgebied is de boomkorvisserij met scheepsmotoren zwaarder van 260 pk met ingang van 23 juni 2008 verboden.



*Pulsvisserij beperkt bodemberoering tot een minimum.*

**2. VERANTWOORDELIJKHEDEN**

Op grond van de UWO Landaanwinning is de Staat verantwoordelijk voor het realiseren en monitoren van de natuurcompensatie in het kader van PMR (Voordelta en duincompensatie). Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) is het eerste aanspreekpunt. De Voordelta is door de minister van Economische Zaken (EZ) aangewezen als Natura 2000-gebied. De minister van IenM en Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland en Zeeland zijn gezamenlijk het bevoegd gezag voor het beheerplan Voordelta. In dit beheerplan zijn ook de compensatiemaatregelen opgenomen.

Het Ministerie van EZ is verantwoordelijk voor de (juridische) instandhouding van het bodembeschermingsgebied en de vijf rustgebieden. De Dienst Zee en Delta van Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor de uitvoering van het beheerplan Voordelta.

**3. STAND VAN ZAKEN EN ONTWIKKELINGEN**

Het Natura 2000-gebied Voordelta is in 2008 aangewezen in het kader van zowel de Vogel- als de Habitatrichtlijn. Het beheerplan Voordelta is eind 2009 onherroepelijk geworden. De natuurcompensatie op grond van de Natuurbeschermingswet is vastgelegd in toegangsbeperkingsbesluiten (TBB's) voor het bodembeschermingsgebied (TBB bodembeschermingsgebied Voordelta) en voor de rustgebieden (TBB's Hinderplaat, Bollen van de Ooster en Bollen van het Nieuwe Zand). De TBB's zijn sinds 2008 van kracht en onherroepelijk sinds 2009. Tweemaal per jaar, in april en in oktober, worden de boeien verlegd om het zomer- en winterregime van de rustgebieden te markeren. Tijdens het zomerregime zijn de gebieden ruimer toegankelijk voor waterrecreatie, scheepvaart en visserij.

In 2009 hebben 32 partijen (overheden en belangenorganisaties) de Gedragscode Voordelta ondertekend. Rijkswaterstaat heeft deze code opgesteld en gebruikers kunnen deze raadplegen via borden langs het gebied en op [www.voordelta.nl](http://www.voordelta.nl).

De ontwikkelingen in de Voordelta worden nauwkeurig gemonitord. Vanaf 2009 wordt er gemeten in het kader van het Monitoring- en Evaluatieprogramma (MEP) Natuurcompensatie Voordelta. Er zijn tot nu toe drie jaarrapportages uitgebracht; in 2013 wordt een evaluatierapport opgesteld. Daarnaast is er onderzoek verricht naar de effecten van de garnalenvisserij op het bodembeschermingsgebied (2010-2012). Hierover wordt in de loop van 2013 gerapporteerd.

**4. FEITELIJKE RESULTATEN**

Sinds het instellen van het bodembeschermingsgebied (BBG) in 2008 is geen duidelijk, aan de maatregel toe te schrijven verschil ontstaan in de biomassa of samenstelling van de bodemfauna tussen het bodembeschermingsgebied en het resterende deel van de Voordelta. Wat de analyse complex maakt is het feit dat de boomkorvisserij niet alleen in het BBG sterk is afgenomen, maar ook in de rest van de Voordelta. De garnalenvisserij is juist toegenomen, vooral in het BBG. Dit gegeven, plus de grote natuurlijke variatie in ruimte en tijd, maakt dat er nog geen verschil in 'behandeling' aan te tonen is tussen BBG en de rest van de Voordelta.

Ook de uitgevoerde gebieds- en soortspecifieke benaderingen staan tot nu toe geen duidelijke conclusies toe. De komende jaren is daarom extra aandacht voor het kwantificeren van de verminderde visserijintensiteit en bodemberoering door boomkorren met wekkerkettingen. Voor de garnalenvisserij is een experimenteel onderzoek opgezet om de effecten in beeld te brengen. Dit onderzoek is in samenwerking met de sector uitgevoerd.

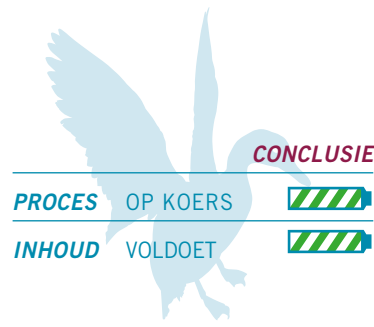
**5. NADERE DETAILS**

Nadere details over dit thema en subdoel zijn te vinden in:

- Uitvoeringsovereenkomst Landaanwinning (UWO MV2);
- MER Aanleg Maasvlakte 2; Passende Beoordeling aanleg, inrichting en gebruik MV2;
- MEP Natuurcompensatie Voordelta;
- Beheerplan Voordelta;
- PMR Monitoring Natuurcompensatie Voordelta, Jaarrapport 2012 inclusief onderliggende deelrapporten (Deltares).







## BEOOGDE RESULTATEN

Doel van de afspraak is om door middel van het bodembeschermingsgebied (verbeterde voedselsituatie) en de rustgebieden (beperken van de verstoring) de aantallen van de zwarte zee-eend, de grote stern en de visdief in de Voordelta en aangrenzende (broed) gebieden te handhaven op het niveau van voor de aanleg van Maasvlakte 2. In totaal zijn vijf rustgebieden in de Voordelta ingesteld, met een gezamenlijke omvang - tijdens het winterregime - van circa 6.100 ha. Menselijke activiteiten, zoals surfen, varen en het bezoeken van de zandplaten, zijn hier verboden of alleen onder voorwaarden toegestaan.

## THEMA NATUURCOMPENSATIE

**SUBDOEL** REALISATIE VAN EEN BODEMBESCHERMINGSGBIED (EN DAARBINNEN DRIE RUSTGEBIEDEN) IN DE VOORDELTA

**OMSCHRIJVING** HERSTEL / HANDHAVEN VAN KENMERKENDE VOGELSOORTEN

**TOELICHTING** MET DE INSTELLING VAN HET BODEMBESCHERMINGSGBIED EN DE RUSTGEBIEDEN ZIJN GUNSTIGE VOORWAARDEN GESCHAPEN VOOR DE INSTANDHOUDING VAN DE AANTALLEN KENMERKENDE VOGELSOORTEN. DE POPULATIES VAN GROTE STERN EN VISDIEF BLIJVEN STABIEL. DE AFNAME IN HET AANTAL ZWARTE ZEE-EENDEN LIJKT VOORAL HET GEVOLG VAN ALGEMENE TRENDS IN DE ONTWIKKELING VAN DE POPULATIES.

### 1. ACHTERGROND EN NADERE UITLEG AFSpraak

Voor de besluitvorming over de Nb-wetvergunningaanvraag voor Maasvlakte 2 is een Passende Beoordeling opgesteld. Hieruit kwam naar voren dat de aanwezigheid van Maasvlakte 2 de volgende significante negatieve effecten met zich meebrengt:

- een verlies van in totaal 2.455 ha habitatype H1110B (permanent overstromde zandbanken);
- een negatief effect op de foerageerfunctie voor de grote stern, de visdief en de zwarte zee-eend.

Deze effecten moeten op grond van de Natuurbeschermingswet worden gecompenseerd. Naast de compensatie voor het verlies van habitatype H1110B (zie infoblad 24) is van belang om kenmerkende vogelsoorten zo weinig mogelijk te verstoren. Door het instellen van drie rustgebieden voor de zwarte zee-eend, de grote stern en de visdief kunnen deze vogelsoorten optimaal profiteren van het toegenomen voedselaanbod in het bodembeschermingsgebied.



Een groot deel van de Nederlandse grote sterns broedt rond de Voordelta.

(BRON: BY MPF (OWN WORK) [CC-BY-SA-3.0])

### 2. VERANTWOORDELIJKHEDEN

Op grond van de UWO Landaanwinning is de Staat verantwoordelijk voor het realiseren en monitoren van de natuurcompensatie in het kader van PMR (Voordelta en duincompensatie). De Voordelta is door de minister van Economische Zaken (EZ) aangewezen als Natura 2000-gebied. EZ is ook verantwoordelijk voor het instellen van het bodembeschermingsgebied en de vijf rustgebieden.

De minister van IenM en Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland en Zeeland zijn gezamenlijk het bevoegd gezag voor het beheerplan Voordelta. In dit beheerplan zijn ook de compensatiemaatregelen opgenomen. De Dienst Zee en Delta van Rijkswaterstaat voert het beheerplan uit, waaronder de markering van de rustgebieden.

### 3. STAND VAN ZAKEN EN ONTWIKKELINGEN

In 2008 heeft EZ de Voordelta aangewezen als Natura 2000-gebied. Het beheerplan Voordelta is eind 2009 onherroepelijk geworden. De natuurcompensatie op grond van de Natuurbeschermingswet is vastgelegd in toegangsbeperkingsbesluiten (TBB's) voor het bodembeschermingsgebied (TBB bodembeschermingsgebied Voordelta) en voor de rustgebieden (TBB's Hinderplaat, Bollen van de Ooster en Bollen van het Nieuwe Zand). De TBB's zijn sinds 2008 van kracht en onherroepelijk sinds 2009. Tweemaal per jaar, in april en in oktober, worden de boeien verlegd om het zomer- en winterregime van de rustgebieden te markeren.

De ontwikkelingen in de Voordelta worden nauwkeurig gemonitord. Vanaf 2009 wordt er gemeten in het kader van het Monitoring- en Evaluatieprogramma (MEP) Natuurcompensatie Voordelta. Er zijn tot nu toe drie jaarrapportages uitgebracht; in 2013 wordt een evaluatierapport opgesteld.

### 4. FEITELIJKE RESULTATEN

De aantallen zwarte zee-eenden in de Voordelta vertonen grote fluctuaties: jaren met lage aantallen worden afgewisseld met jaren met hoge. Er is sprake van een afname ten opzichte van de periode voor de aanleg van Maasvlakte 2, maar deze valt samen met een afnemende trend voor heel Nederland. Zwarte zee-eenden worden vooral waargenomen in ondiepe gebieden waar zich grote aantallen jonge mesheften en banken van andere schelpdieren bevinden. Deze vormen in de Voordelta het belangrijkste voedsel van de zwarte zee-eend. De rustgebieden blijken echter nauwelijks gebruikt te worden. Dit hangt samen met de (ter plekke beperkte) voedselbeschikbaarheid. Of verstoring van de rustgebieden hierbij een rol speelt, wordt met aanvullend onderzoek uitgezocht. EZ en RWS overwegen om de begrenzing van beide rustgebieden voor de zwarte zee-eend (Bollen van de Ooster en Bollen van het Nieuwe Zand) aan te passen.

De populaties van de grote stern en de visdief in het Deltagebied zijn stabiel. Ook de verspreiding van de kolonies op de platen in de afgesloten zeearmen is niet gewijzigd. Het belang van rustgebieden en de voorkeur van sterns daarvoor staan vast: de platen worden veel gebruikt, in de hele periode dat de sterns in het gebied aanwezig zijn. De aantallen grote sterns en visdieven in de Voordelta worden met name bepaald door de aanwezigheid van voldoende voedsel in die Voordelta, maar ook daarbuiten. Dit aanbod aan kleine vis (sprot, haring en zandspiering) is de laatste jaren niet sterk veranderd. Het broedsucces wordt vooral bepaald door de geschiktheid van de broedgebieden en de mate van predatie.


Om te zorgen dat de rust voor watervogels en zeehonden niet verstoord wordt, moeten de regels worden nageleefd. De provincie Zuid-Holland constateerde in 2012 een halvering van het aantal geconstateerde overtredingen (271) ten opzichte van 2011 (503). Het aantal overtredingen is daarmee weer op het niveau van 2010. Bijna de helft van de overtredingen wordt begaan door kitesurfers. Ook het aantal overtredingen door kitesurfers was in 2012 gehalveerd ten opzichte van 2011, waarschijnlijk door het opnieuw toegankelijk worden van het Slufterstrand als opstaptelek. Het aantal overtredingen door watersporters is toegenomen. In een kwart van het aantal constateringingen is handhavend opgetreden; met name bij kitesurfers is dat moeilijk.

### 5. NADERE DETAILS

Nadere details over dit thema en subdoel zijn te vinden in:

- Uitvoeringsovereenkomst Landaanwinning (UWO MV2);
- MER Aanleg Maasvlakte 2; Passende Beoordeling aanleg, inrichting en gebruik MV2;
- MEP Natuurcompensatie Voordelta;
- Beheerplan Voordelta;
- PMR Monitoring Natuurcompensatie Voordelta, Jaarrapport 2012 inclusief onderliggende deelrapporten (Deltares en consortium);
- Jaarrapportage Handhaving Voordelta, edities 2009 tot en met 2012.



**THEMA** NATUURCOMPENSATIE DUINEN**SUBDOEL** DUINCOMPENSATIE DELFLANDSE KUST**OMSCHRIJVING** 9,8 HA OPEN DUIN EN 6,1 HA NATTE DUINVALLEI, HABITATTYPEN H2130 EN H2190**CONCLUSIE****PROCES** OP KOERS **INHOUD** VOLDOET **BEOOGDE RESULTATEN**

De duinhabitats die negatieve effecten kunnen ondervinden, zijn van een bijzondere kwaliteit. Daarom is bij het vaststellen van de omvang van de compensatie-opgave een zogenoemde 'multiplier' toegepast. Dit betekent dat er 9,8 hectare open droog duin (H2130) en 6,1 hectare vochtige duinvallei (H2190) moeten worden gecreëerd.

De aanleg van de duincompensatie is gecombineerd met het versterken van de 'zwakke schakel' aan de Delflandse kust.

De duincompensatie is uitgevoerd als een landaanwinning aan de zeezijde van de Delflandse Kust, tussen Hoek van Holland en Ter Heijde. Tussen de oude zeereep en de nieuwe duinen zal door uitstuiving en vernatting een nieuwe natte duinvallei ontstaan. De oude zeereep en de noord- en zuidpunt van de vallei zullen zich door aanstuiving ontwikkelen in de richting van grijs duin.

**TOELICHTING** DE FYSIEKE AANLEG VAN DE COMPENSATIEDUINEN IS TIJDIG GEREALISEERD. DE ABIOTISCHE ONTWIKKELING (UITSTUIVEN VALLEI EN STIJGEN GRONDWATERSPIEGEL) LOOPT IETS LANGZAMER VERWACHT, MAAR VORDERT WEL GESTAAG. ER IS INMIDDELS VOLDOENDE POTENTIEEL HABITAT ONTSTAAN OM TE KUNNEN VOLDOEN AAN DE COMPENSATIEOPGAVE.

**1. ACHTERGROND EN NADERE UITLEG AFSpraak**

Voor de besluitvorming over de vergunningaanvraag in het kader van de Natuurbeschermingswet voor Maasvlakte 2, is een zogenoemde Passende beoordeling opgesteld. Deze gaat over de effecten van de aanleg, de aanwezigheid en het gebruik van Maasvlakte 2 op de beschermde natuurwaarden in (onder andere) de omliggende duingebieden. Uit de Passende Beoordeling komt naar voren dat het gebruik van Maasvlakte 2 significant negatieve effecten kan hebben op de duinvegetaties in de Natura 2000-gebieden Voornes Duin en Solleveld & Kapittelduinen. Deze effecten zijn als volgt uitgedrukt:

- 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.

Om deze effecten te compenseren, is een nieuw duingebied aangelegd aan de Delflandse kust, met een omvang van ongeveer 35 ha.

**2. VERANTWOORDELIJKHEDEN**

Op grond van de UWO Landaanwinning is de Staat verantwoordelijk voor het realiseren en monitoren van de natuurcompensatie (inclusief duincompensatie). Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor het uitvoeren van de duincompensatie. Rijkswaterstaat werkt samen met het Hoogheemraadschap van Delfland in het projectbureau Delflandse Kust, dat in 2007 is opgezet voor kustversterking en duincompensatie. Rijkswaterstaat rapporteert aan de ministers van Infrastructuur en Milieu (IenM) en Economische Zaken (EZ). De provincie Zuid-Holland is verantwoordelijk voor de vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet 1998.



*De verstuiving in Spanjaards Duin is kennelijk een succes. (BRON: BERT VAN DER VALK, DELTARES)*

**3. STAND VAN ZAKEN EN ONTWIKKELINGEN**

De aanleg van het duincompensatiegebied is in november 2008 gestart. Zeewaarts is een nieuwe duinenrij van 7 meter boven NAP gevormd, die aan de zeezijde voor een deel beplant is met helmgras. Onder andere de strandopgang Vlugtenburg, die door het gebied

loopt, maakt het gebied voor het publiek beleefbaar. Het gebied zelf is niet toegankelijk voor het publiek. De oplevering vond in het voorjaar van 2009 plaats. Uiteindelijk is een gebied van 42 ha gecreëerd.

Begin juli 2009 sloot Rijkswaterstaat met de Stichting Het Zuid-Hollands Landschap (ZHL) een overeenkomst voor het beheer gedurende de komende 30 jaar. Basis hiervoor is een natuurbeheerplan dat de provincie Zuid-Holland heeft vastgesteld. ZHL beheert het gebied onder de naam Spanjaards Duin. In mei 2011 is Spanjaards Duin voorlopig aangewezen als Natura 2000-gebied, op grond van de Natuurbeschermingswet. In 2009 stelde Rijkswaterstaat een monitoring- en evaluatieprogramma vast (MEP-Duinen). Dit programma brengt de effecten van het gebruik van Maasvlakte 2 op de bestaande duinen en de effectiviteit van de duincompensatie in beeld. In de periode 2010-2013 wordt een nulmeting in de bestaande duinen uitgevoerd. Rijkswaterstaat WVL heeft deze uitbesteed aan een consortium van Grontmij, ECN en Alterra. ZHL monitort de ontwikkeling van de compensatieduinen in samenwerking met Deltares en de TU Delft. Daarbij kijken ze zowel naar het uitstuiven van de vallei, de ontwikkeling van de oude zeereep als naar de vegetatieontwikkeling in het nieuwe duingebied.

**4. FEITELIJKE RESULTATEN**

Het gebruikte zand heeft een zodanige structuur en samenstelling, dat het makkelijk verstuift. De stuifvakken op het kale basisduin functioneren volgens de verwachting als doorgeefluik. In de jaren 2011 – 2013 is geëxperimenteerd met de helminplant op het basisduin om te bezien welke effecten het verwijderen en bijplanten hebben op het verstuivingsproces in de vallei en om en het dichtstuiven van de strandopgang Vlugtenburg te voorkomen. In 2011 is een deel van de helminplant verwijderd om het stuifproces te stimuleren. In 2013 is helm bijgeplant op het basisduin om het risico van overstroming bij hoog water te voorkomen en uitstuiving van de achterliggende vallei te bevorderen.

Door verstuiving en het ontstaan van een zoetwaterbel is de grondwaterstand ten opzichte van maaiveld gestegen. De ontwikkeling loopt weliswaar iets langzamer dan de verwachting, maar beweegt zich gestaag de goede kant op. De in 2012 gemeten maaiveldhoogte en grondwaterstand laten zien dat er 5,3 ha potentieel H2190 (vochtige duinvallei) is ontstaan, wat gunstige vooruitzichten biedt voor het halen van de compensatieopgave. Omdat de geomorfologische en hydrologische ontwikkeling van Spanjaards Duin (uitstuiven van de vallei, vorming van een zoetwaterbel) nog niet is afgerond, is het van belang de ontwikkelingen goed te volgen. Het oppervlak 'potentieel H2130' (grijze duinen) is 14,5 ha. en daarmee in lijn met de benodigde compensatieopgave. De vegetatieontwikkeling zelf is nog niet zo ver, maar dit proces zal de komende periode gaan beginnen zodra de omstandigheden voor de plantengroei gunstig zijn.

Na aanleg van de duincompensatie zijn de bestaande recreatieve voorzieningen (strandhuisjes en strandtent) zeewaarts verplaatst. Een aantal strandhuisjes staat vóór het zuidelijk deel van de duincompensatie. Het effect dat de strandhuisjes hebben op het stuifproces, wordt nauwlettend gevolgd, zodat - indien nodig - tijdig beheermaatregelen kunnen worden getroffen.

**5. NADERE DETAILS**

Nadere details over dit thema en dit subdoel zijn te vinden in:

- Uitvoeringsovereenkomst Landaanwinning (UWO MV2);
- MEP-Duinen;
- Voortgangsrapportages PMR Natuurcompensatie;
- Jaarverslagen Spanjaardsduin 2009-2012;
- Monitoringrapportages Ontwikkeling morfologie Duincompensatie Deltares;
- MEP Duinen Datarapport 2011-2012.



## 6 THEMA 750 HECTARE NIEUWE NATUUR EN RECREATIE

“De ruimtelijke planvorming van de 750 ha is afgerond.”

### ALGEMEEN

Een van de pijlers van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam is de aanleg van 750 ha nieuw natuur- en recreatiegebied in de regio Rijnmond. Deze groengebieden worden toegankelijk voor publiek. Met de aanleg van deze gebieden geeft de overheid een impuls aan de leefbaarheid in de regio en daarmee aan de invulling van de dubbeldoelstelling van PMR.

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

- Op het eiland IJsselmonde, ten zuiden van Rotterdam, wordt het traditionele polderlandschap herontwikkeld tot een natuur- en recreatiegebied met landelijke uitstraling: Het Buitenland van Rhoo, voorheen bekend onder de naam Landschapspark Buytenland. Bewoners kunnen hier straks in een landelijke omgeving fietsen, wandelen, hutten bouwen en paardrijden. Het gebied wordt zo'n 600 ha groot;
- De Groene Verbinding, een wandel- en fietsbrug over de A15 en het tracé van de Betuweroute, zorgt er straks voor dat bewoners uit Rotterdam-Zuid Het Buitenland van Rhoo en de achterliggende groengebieden goed kunnen bereiken;
- Ten noorden van Rotterdam: de Vlinderstrik (genoemd naar de vorm). In het gebied, dat bestaat uit de Berkelse Zuidpolder en het Rotterdamse Schiebroekse Polder, 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 ligt ook 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 en de stedelijke bebouwing van de Rotterdamse agglomeratie.

Deze vier deelprojecten zijn in het Afsprakenkader Visie & Vertrouwen opgenomen als afspraak 28 tot en met 31. De Integrale Rapportage bevat vier infobladen (28, 29, 30 en 31) met meer 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 realisatie van de 750 ha aan nieuwe natuur- en recreatiegebieden is een gezamenlijk publiek belang van:

- de Rijksoverheid (de Staat);
- de provincie Zuid-Holland;
- de stadsregio Rotterdam;
- de gemeente Rotterdam.

Op grond van de UWO treedt de minister van Economische Zaken (EZ) namens de Staat op als vertegenwoordiger van het programma PMR/750 ha. Deze rapporteert periodiek aan de Projectminister PMR, de minister van Infrastructuur en Milieu (IenM). De projectminister PMR rapporteert periodiek aan de Tweede Kamer, volgens de Regeling Grote Projecten.

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. Zij draagt zorg voor het financiële beheer en rapporteert periodiek aan de minister van EZ over de voortgang. In het kader van de regeling Grote Projecten van de Tweede Kamer wordt jaarlijks een Voortgangsrapportage gemaakt over de periode van 1 juli tot en met 30 juni.

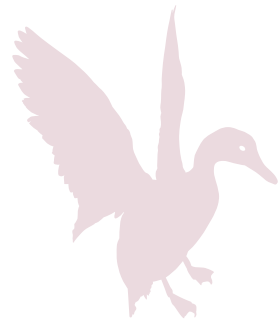
In de UWO is vastgelegd dat het Rijk, de provincie Zuid-Holland, de gemeente Rotterdam en de stadsregio Rotterdam bijdragen aan de financiering van het deelproject 750 ha, waarbij het Rijk het grootste deel van de kosten op zich neemt.

De provincie is zelf verantwoordelijk voor de uitvoering van het deelproject Het Buitenland van Rhoo. De gemeente Rotterdam is verantwoordelijk voor de deelprojecten Vlinderstrik en Schiezone. De stadsregio Rotterdam zorgt voor de realisatie van de Groene Verbinding.

### PLANNING EN VOORTGANG VAN HET PROGRAMMA

Het programma PMR/750 ha strekt zich uit over vijftien jaar, vanaf het Uitvoeringsprogramma PMR/750 ha, dat in 2007 is vastgesteld, tot 2021, het beoogde jaar van afronding. Elk deelproject kent z'n eigen uitvoeringsdynamiek.





De betrokken partijen hebben afgesproken dat ze zich maximaal inzetten om de planvorming, de grondverwerving en de exploitatie van de 750 ha-projecten gelijk op te laten gaan met de ontwikkeling van Maasvlakte 2. Zo wordt recht gedaan aan de dubbele doelstelling van het grote project PMR, de koppeling tussen Maasvlakte 2 en PMR/750 ha.

De planvorming voor alle vier de projecten (afsprakenpunten 28-31) is vertraagd ten opzichte van de oorspronkelijke planning. De uiterste realisatiedatum (2021) komt echter bij geen van de projecten in gevaar. De vertragung is voor twee van de vier projecten aanleiding voor een geel verkeerslicht: Buitenland van Rhoon en Vlinderstrik; voor het Buitenland van Rhoon is in overleg met EZ de in het Uitvoeringsprogramma PMR/750ha opgenomen planning eenmalig bijgesteld. De planvorming, aanleg en inrichting van de Schiezone en de Groene Verbinding zijn inmiddels zo ver gevorderd dat het procesverkeerslicht op groen kan: in 2012 is de inrichting van de Schiezone gestart; de Groene Verbinding wordt in de zomer van 2013 op z'n plek gehesen, en zal in het voorjaar van 2014 geopend worden. De oorzaken van de vertragingen worden per project toegelicht in de infobladen.

Eind 2012 heeft de Raad van State uitspraak gedaan inzake de bestemmingsplannen Vlinderstrik. Daarmee zijn de bestemmingsplannen voor alle deelprojecten binnen PMR/750 ha onherroepelijk geworden. De fase van ruimtelijke planvorming van het programma 750 ha is nu afgerond. De deelprojecten bevinden zich momenteel in de fase van planuitwerking voor inrichting en beheer. De planuitwerking moet leiden tot (omgevings)vergunningen voor de uitvoering van de werkzaamheden

en tot bestekken voor de aanbesteding. Daarnaast is grondverwerving een belangrijke voorwaarde om de plannen te kunnen realiseren. Tot slot worden ook de beheerplannen gemaakt om de nieuwe gebiedsfuncties duurzaam in stand te houden.

Op grond van het huidige beleid wordt het eigendom en beheer van natuurgronden niet exclusief meer overgedragen aan natuurterreinbeherende organisaties. In principe zal het beheer van gronden worden aanbesteed. Hoe dat in de praktijk zal gaan lopen, is op dit moment nog niet volledig duidelijk. De mogelijkheid om agrariërs te betrekken bij het beheer wordt in de Vlinderstrik en het Buitenland van Rhoon nadrukkelijk meegenomen.

Van de vier deelprojecten van PMR/750 ha loopt het Buitenland van Rhoon het grootste risico op het niet halen van de planningsafspraken uit de UWO en het Uitvoeringsprogramma. Dat heeft te maken met het feit dat er tot nu toe weinig grond verworven is. De provincie zet maximaal energie op de vrijwillige verwerving van de gronden. Daarnaast worden concrete stappen gezet om over te kunnen gaan tot onteigening. Zo werkt de provincie momenteel aan het verkrijgen van een Koninklijk Besluit (KB) tot onteigening.

## “750 ha natuur- en recreatiegebied wordt toegankelijk voor publiek.”



*De Essendijk vormt de grens tussen het noordelijk en zuidelijk plangebied van het Buitenland van Rhoon.*

(BRON: PROVINCIE ZUID-HOLLAND)

### VERDER LEZEN

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

- PMR/750 ha: [www.buitenland.nl/content/pmr750-ha](http://www.buitenland.nl/content/pmr750-ha)
- het Buitenland van Rhoon: [www.buitenland.nl](http://www.buitenland.nl)
- de Groene Verbinding: [www.buitenland.nl/content/de-groene-verbinding](http://www.buitenland.nl/content/de-groene-verbinding)
- de Vlinderstrik: [www.vanrottetotschie.nl](http://www.vanrottetotschie.nl)
- Schiezone: [www.vanrottetotschie.nl](http://www.vanrottetotschie.nl)

Voor de lokale informatievoorziening, bijvoorbeeld over de bestemmingsplannen, zijn de gemeenten verantwoordelijk. De informatieavonden zijn gericht 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

**TOELICHTING** DOOR DE JURIDISCHE PROCEDURES IS DE PLANVORMING VERTRAAGD TEN OPZICHTE VAN DE VOorgenomen PLANNING. DEZE VERTRAGING HEEFT OOK CONSEQUENTIES VOOR DE VERDERE PLANUITWERKING EN DE GRONDVERWERVING. INHOUDELIJK GEZIEN LIGT HET PROGRAMMA MET HET ONHERROEPELIJK WORDEN VAN HET BESTEMMINGSPLAN EN HET UITWERKINGSPLAN OP KOERS.

**1. ACHTERGROND EN NADERE UITLEG AFSpraak**

De afspraak maakt deel uit van de PMR-opgave om 750 hectare openbaar toegankelijk natuur- en recreatiegebied in de regio Rotterdam te creëren (conform PKB PMR en UWO PMR/750 hectare). Doel is het verbeteren van de leefbaarheid. Als onderdeel daarvan wordt op Midden-IJsselmonde 600 hectare aangelegd: het Buitenland van Rhooon.

**2. VERANTWOORDELIJKHEDEN**

Op basis van de UWO PMR/750 ha is de provincie Zuid-Holland verantwoordelijk voor het realiseren van 750 ha natuur- en recreatiegebied als geheel. De provincie zorgt voor het financiële beheer en rapporteert aan het Ministerie van Economische Zaken (EZ). De gemeente Albrandswaard is verantwoordelijk voor de vaststelling van het bestemmingsplan.

**3. STAND VAN ZAKEN EN ONTWIKKELINGEN**

Het Buitenland van Rhooon maakt deel uit van het provinciale landschap IJsselmonde, een reeks groene gebieden op het eiland IJsselmonde (Provinciale Structuurvisie 2020). Het MER over het ruimtelijke plan is vanaf 2009 definitief. In 2010 stelde de gemeenteraad van Albrandswaard het bestemmingsplan Buitenland van Rhooon vast. Ruim twee jaar na de vaststelling, in juni 2012, heeft de Raad van State uitspraak gedaan over de beroepen die waren ingediend tegen het bestemmingsplan en de reactieve aanwijzing van de provincie: alle beroepen zijn niet-ontvankelijk of ongegrond verklaard. Daarmee is het bestemmingsplan onherroepelijk.

Het bestemmingsplan bevatte een uitwerkingsplicht voor 150 ha ten zuiden van de Essendijk. De gemeente Albrandswaard heeft, in overleg met de bestuurlijke partners en met input uit een tussenadvies van oud-gedeputeerde Heijkoop een uitwerkingsplan opgesteld. Dat heeft het college van B&W medio 2011 vastgesteld. De Raad van State heeft in juli 2012 uitspraak gedaan over het uitwerkingsplan en de beroepen daartegen niet-ontvankelijk of ongegrond verklaard. Daarmee is de RO-fase voor het Buitenland van Rhooon afgerond.

De volgende stap in het proces is het opstellen van het inrichtings- en beheerplan. Een inrichtingsplan beschrijft in detail de beoogde inrichting van een gebied. De ingrepen worden nauwkeurig omschreven en op een kaart aangegeven. De provincie is verantwoordelijk voor de opstelling van het inrichtingsplan. Dit wordt gecombineerd met het beheerplan, waarin staat hoe het gebied beheerd moet gaan worden. Het schrijven van het plan gebeurt in drie fases: Schetsontwerp (SO), Voorontwerp (VO) en Definitief ontwerp (DO). Het plan wordt dan steeds meer in detail uitgewerkt. Op 16 juli hebben GS van Zuid-Holland de Tussenrapportage Schetsontwerp vastgesteld.

De planontwikkeling krijgt vorm onder regie van het Bestuurlijk Overleg Buitenland van Rhooon. Hieraan nemen deel: de provincie Zuid-Holland, de gemeenten Albrandswaard, Rotterdam en Barendrecht, de stadsregio Rotterdam, het Natuur- en Recreatieschap IJsselmonde (NRIJ) en LTO Noord. Het Bestuurlijk Overleg heeft begin 2010 drie partijen aangewezen als beoogd beheerder: Stichting Het Zuid-Hollands Landschap (ZHL) voor het zuidelijk natuurgebied, NRIJ voor het noordelijk recreatiegebied en het Waterschap

Hollandse Delta voor het watersysteem, de wegen en de dijken. In verband met Europese aanbestedingsregels en de nieuwe provinciale groenvisie is één-op-één-overdracht van gronden en beheer aan een private partij als ZHL niet mogelijk. Er moet daarom aanbesteding van het beheer plaatsvinden. Wel dienen gegadigden de kwaliteit van de gestelde natuurdoelen te kunnen leveren.

In lijn met de rijksbrief van toenmalig staatssecretaris Bleker (2011) en het advies van de heer Heijkoop (Visiedocument Buitenland van Rhooon, 2012) richt de inzet zich op draagvlak en ondernemerschap. Daarom wordt ook gekeken in hoeverre ondernemers in te passen zijn in de plannen. De Molenpolder en het recreatiegebied lenen zich hiertoe het beste. Er zijn met alle (agrarische) ondernemers gesprekken gevoerd. Afspraak is dat de betrokken ondernemers uiterlijk medio juli 2013 aangeven of zij een intentie-overeenkomst willen aangaan met de provincie. Geïnteresseerde ondernemers dienen in het voorjaar van 2014 hun bedrijfsplan gereed te hebben.

Op 12 juni 2013 heeft het Bestuurlijk Overleg ingestemd met de instelling van klankbordgroep 'Buitenlandtafel'. Deze klankbordgroep komt voort uit de vereniging Albrandswaards Landschap (vAWL) die eind 2012 is opgericht. De klankbordgroep wil actief bijdragen aan het proces van inrichting, beheer en gebruik van het Buitenland van Rhooon. Centraal daarbij staan de wensen en behoeften van huidige bewoners, ondernemers en toekomstige gebruikers van het gebied.

**4. FEITELIJKE RESULTATEN**

Uitgangspunt is om de grondverwerving zoveel mogelijk op basis van vrijwilligheid en volledige schadeloosstelling te laten plaatsvinden. Die verwerving heeft de afgelopen jaren vertraging opgelopen, omdat de meeste grondeigenaren niet bereid waren om het gesprek aan te gaan voordat er planologische duidelijkheid was. De provincie heeft de inzet na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan geïntensiveerd.

Van de te verwerven hectares heeft de provincie per 30 juni 2013 circa 43 ha in bezit. Voor zowel fase 1 (Krekenlanden en de nieuwe ontsluitingsweg) als fase 2 (Molenpolder en recreatiegebied) zijn gesprekken met eigenaren gevoerd. Voor fase 1 heeft circa driekwart van de eigenaren toestemming gegeven om de waarde van de grond te taxeren; voor fase 2 is dat de helft van het aantal eigenaren. In een aantal gevallen zijn biedingen uitgebracht en worden onderhandelingen gevoerd. Met beleggers zijn gesprekken gevoerd om tot ruilvoorstellen te komen. Op de reeds verworven gronden vinden kleinschalige werkzaamheden plaats, zoals vershraling en vergroting van de toegankelijkheid.

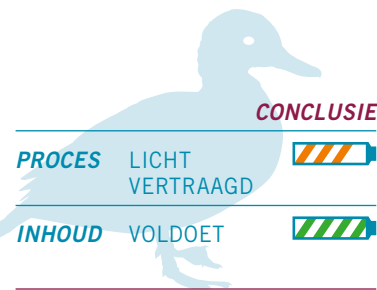
Om de urgentie van de grondverwerving te benadrukken, worden stappen gezet om onteigening mogelijk te maken. Hiervoor is een Koninklijk Besluit (KB) tot onteigening nodig. De besluitvorming hierover wordt mede gebaseerd op de Tussenrapportage Schetsontwerp. Deze rapportage vormt, naast het bestemmingsplan en het uitwerkingsplan, de basis voor het proces van grondverwerving, inrichting en beheer. De praktijk leert dat de beschikbaarheid van zo'n KB helpt bij het minnelijke verwervingsproces. Volgens de planning nemen Provinciale Staten eind 2013 een besluit gericht op het verkrijgen van het KB.

De provincie publiceert periodiek een digitale nieuwsbrief en meldt de meest recente ontwikkelingen op [www.buitenland.nl](http://www.buitenland.nl).

**5. NADERE DETAILS**

Nadere details over dit thema en subdoel zijn te vinden in:

- PKB PMR 2006, Bwb 19;
- UWO PMR/750 ha en Uitvoeringsprogramma PMR/750 ha;
- Bestemmingsplan Buitenland van Rhooon;
- Uitwerkingsplan Buitenland van Rhooon;
- Voortgangsrapportages PMR/750 ha;
- [www.buitenland.nl](http://www.buitenland.nl);
- [www.albrandswaard.nl](http://www.albrandswaard.nl).

**CONCLUSIE**

**PROCES** LICHT VERTRAAGD

**INHOUD** VOLDOET

**BEOOGDE RESULTATEN**

Doel van de afspraak is het realiseren van 600 ha natuur- en recreatiegebied op Midden-IJsselmonde. Het Buitenland van Rhooon wordt een openbaar toegankelijk gebied met meerdere gezichten. In het noordelijk deel van het plangebied gaat het om openluchtrecreatie met natuurwaarden. In het zuidelijk deel betreft het hoogwaardige natuur met recreatief medegebruik. Het gebied is een recreatieve impuls voor de regio. De aanleg zal in 2021 worden afgerond.



**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** DE VLINDERSTRIK

**TOELICHTING** DE UITVOERING VAN DE VLINDERSTRIK ONDERVINDT ENIGE VERTRAGING. DIT HEEFT TE MAKEN MET DE AANBESTEDINGSPROCEDURE VOOR HET BEHEER. DE REALISATIE IN 2021 KOMT NIET IN GEVAAR. OOK DE TOEKOMSTIGE ONTWIKKELING VAN NATUUR- EN RECREATIEWAARDEN STAAT NIET ONDER DRUK.

<b>CONCLUSIE</b>		
<b>PROCES</b>	LICHT VERTRAAGD	
<b>INHOUD</b>	VOLDOET	

**BEOOGDE RESULTATEN**

Doel van de afspraak is het creëren van 100 ha openbaar toegankelijk natuur- en recreatiegebied in de gemeenten Lansingerland en Rotterdam. Dit deelproject staat bekend onder de naam Vlinderstrik. In aanvulling op de PMR-doelstelling besloot de Stuurgroep Vlinderstrik om 40 hectare extra in de Vlinderstrik in te richten. De Vlinderstrik wordt dus in totaal circa 140 ha groot. Het noordelijke deel van de Vlinderstrik is straks open en recreatief van karakter; het zuidelijke deel heeft natuur als accent. Het algemene beeld is een groene buffer met open weides, smalle watergangen en rietkragen, en boomrijkere plekken. Ook lopen er fiets- en wandelverbindingen doorheen die leiden naar andere groene gebieden in de omgeving. Een klein aantal recreatieve voorzieningen is voorzien in het Recreatief Concentratie Punt. De Vlinderstrik geeft een recreatieve impuls aan de hele stadsregio Rotterdam, in het bijzonder aan Rotterdam-Noord en aan de Vinex-wijken van Lansingerland.

**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. Daarvan wordt 100 ha een openbaar toegankelijk natuur- en recreatiegebied in de Schiebroekse Polder en de Berkelse Zuidpolder. De ontwikkelingen in de Vlinderstrik (en de Schiezone) maken van de noordrand van Rotterdam een ecologische verbinding en een recreatieve schakel die Midden-Delfland, de Akerdijkse Plassen en de Rottemeren met elkaar verbindt.

**2. VERANTWOORDELIJKHEDEN**

De provincie Zuid-Holland is verantwoordelijk voor het realiseren van 750 ha natuur- en recreatiegebied als geheel. De provincie zorgt voor het financiële beheer en rapporteert aan het Ministerie van Economische Zaken (EZ). 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.



Wandelaars verkennen het toekomstige polderpad in de Zuidpolder.  
(BRON: WWW.VLINDERSTRIK.NET/HTML/JAARVERSLAG\_2012\_HTM)

**3. STAND VAN ZAKEN EN ONTWIKKELINGEN**

In de ruimtelijke procedures rond de Vlinderstrik zijn de colleges van B&W en de gemeenteraden van Lansingerland en Rotterdam samen opgetrokken. In 2008 hebben ze het gezamenlijke Masterplan Vlinderstrik vastgesteld. Ook besloten ze samen dat voor de Vlinderstrik geen MER hoeft te worden opgesteld. De Fauna-effectrapportage (2010), nodig voor aanleg van natuur binnen een straal van 6 km van luchthavens voor de burgerluchtvaart (Rotterdam The Hague Airport), is vertaald naar nieuwe bestemmingsplanregels: de geplande waterpartijen en rietvelden zijn versmald tot watergangen met natuurvriendelijke oevers. Dit om grote vogels, met name ganzen, te weren en daarmee het risico op vogelaanvaringen met vliegtuigen te minimaliseren. Hoewel de moerasontwikkeling in de Vlinderstrik beperkt zal worden, blijven de doelsoorten voor de Vlinderstrik gehandhaafd. De Raad van State deed op 27 december 2012 uitspraak inzake de beroepen tegen de bestemmingsplannen Vlinderstrik. Op enkele kleine onderdelen na, die voor de ontwikkeling tot natuur- en recreatiegebied irrelevant zijn, zijn de beroepen niet-ontvankelijk c.q. ongegrond verklaard. Nu Rotterdam ook deze kleine onderdelen heeft gerepareerd, hebben

de bestemmingsplannen de status "onherroepelijk".

In het plan is een reservering opgenomen voor de rijksweg A13 / A16. In mei 2013 heeft minister Schultz-Van Haegen van Infrastructuur en Milieu het standpunt ingenomen deze nieuwe rijksweg rond Rotterdam aan te willen leggen. Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid bereidt het ontwerptracébesluit (OTB) en aansluitend het tracébesluit (TB) voor. Tijdens die voorbereiding worden opnieuw de natuur- en milieu-effecten van de weg onderzocht. Daarbij wordt ook bekeken hoe de A13 / A16 het beste kan worden ingepast in de omgeving.

In mei 2013 hebben Lansingerland en de deelgemeente Hillegersberg-Schiebroek het Programma van Eisen (PvE) Vlinderstrik vastgesteld. Dit PvE beschrijft de ambities en randvoorwaarden voor het op te stellen Inrichtingsplan (IP) voor de Vlinderstrik. Het PvE is gebaseerd op het Masterplan Vlinderstrik (2008) en beide bestemmingsplannen. Het is mede tot stand gekomen op basis van input van omwonenden. Rotterdam werkt, samen met Lansingerland en de deelgemeente Hillegersberg-Schiebroek, het Inrichtingsplan in de loop van 2013 verder uit.

Het PvE stelt dat de toekomstige beheerder 'een organisatie met expertise op het gebied van natuur' moet zijn. Waar mogelijk zullen plaatselijke agrariërs hun diensten verlenen bij dit beheer. Belangrijk is dat de gemeenten handelen in lijn met de Europese aanbestedingsregels. Door het project aan te merken als een Dienst van Algemeen Economisch Belang kan aan deze wens tegemoet gekomen worden. De gemeente Rotterdam doorloopt hiervoor een aparte aanbestedingsprocedure, parallel aan de opstelling van het Inrichtingsplan. Deze aanbestedingsprocedure is ingewikkelder gebleken dan was voorzien, waardoor een lichte vertraging is opgetreden.

De verwerving en inrichting van 100 ha van de Vlinderstrik zijn financieel geregeld in de grondexploitatie voor de Noordrandprojecten PMR (2009). Voor de financiering van de aanvullende opgave van 40 ha, heeft de provincie een schriftelijke toezegging gedaan aan de gemeente Rotterdam. Met deze toezegging is ook dit deel van Vlinderstrik haalbaar.

De uitvoering van het Polderpad (een fietspad van de Rotte naar de Schie) is in volle gang. Het Polderpad is het fietspad dat de verschillende projecten in de Noordas met elkaar verbindt. Het ontwerp van DaF-architecten geeft het pad een duidelijk eigen karakter, met bankjes, hekwerken en enkele uitzichttorens. De gemeente Lansingerland heeft het inrichtingsplan vastgesteld voor het traject door de Zuidpolder.

Bewoners, ondernemers en belanghebbenden zijn door de projectorganisatie betrokken bij de planuitwerking. Voor het vergroten van het draagvlak wordt een communicatieplan uitgevoerd. De afgelopen jaren zijn meerdere informatieavonden belegd om de plannen aan de bewoners te presenteren.

**4. FEITELIJKE RESULTATEN**

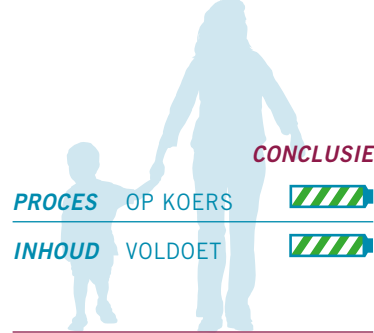
De gemeente Rotterdam bezit reeds ruim 70% van de benodigde hectares; over de overige hectares lopen de onderhandelingen. In de Zuidpolder is 40 ha voorlopig ingericht. Dit deel wordt op 4 oktober 2013 opengesteld.

**5. NADERE DETAILS**

Nadere details over dit thema en subdoel zijn te vinden in:

- PKB/PMR, Bwb 23 en 25;
- Uitwerkingsovereenkomst PMR/750 ha;
- Masterplan Vlinderstrik 2008;
- Bestemmingsplan Vlinderstrik;
- Voortgangsrapportages PMR/750 ha;
- Fauna-effectenrapportage Ontwerp-bestemmingsplan Vlinderstrik (Bureau Waardenburg, 2010);
- [www.vanrottetotschie.nl](http://www.vanrottetotschie.nl).



**CONCLUSIE**

**PROCES** OP KOERS

**INHOUD** VOLDOET

**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".

**THEMA** 750 HA NIEUWE NATUUR EN RECREATIE IN DE REGIO RIJNMOND**SUBDOEL** REALISATIE VAN 50 HA NIEUWE NATUUR EN RECREATIE IN DE SCHIEZONE**OMSCHRIJVING** DE SCHIEZONE

**TOELICHTING** DE UITVOERING VAN HET PROJECT SCHIEZONE VERLOOPT IN GROTE LIJNEN VOLGENS DE BIJGESTELDE PROJECTPLANNING. DE VASTSTELLING VAN HET INRICHTINGS- EN BEHEERPLAN VOND IETS LATER PLAATS DAN GEPLAND. DE FEITELIJKE INRICHTING LOOPT OP SCHEMA. EEN DEEL VAN DE SCHIEZONE IS IN 2012 OPENGESTELD VOOR HET PUBLIEK

**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). Tot die 750 ha behoren 50 ha openbaar toegankelijk natuur- en recreatiegebied in de Schiezone. Samen met de ontwikkelingen in de Vlinderstrik vergroent het deelproject Schiezone de noordrand van Rotterdam. De Schiezone is een middelgrote groene opgave binnen de regionale planvorming en vormt de verbindende schakel tussen Midden-Delfland, de polder Schieveen en de Rotterdamse Noordrand. Ook dient de Schiezone als bufferzone.



*De Schiezone: landgoederen en open grasland. (BRON: MLADEN PIKULIC)*

In de Schiezone wisselen landgoederen en open grasland elkaar af. In de plannen blijven de bestaande landgoederen in stand; het open grasland biedt ruimte voor het ontwikkelen van een natuurgebied. De komende tijd zorgt Natuurmonumenten hier voor een bloemrijk grasland dat beheerd wordt met grazende schapen en koeien. Op enkele plekken zal een verhoging van het waterpeil zorgen voor natte natuur. De landgoederen zullen voor wandelaars toegankelijk worden, zodat doorgaande routes mogelijk zijn.

Verder wordt het gebied toegankelijk gemaakt door de aanleg van diverse fiets- en (onverharde) wandelpaden. Zo zal de fietsroute langs de Delftse Schie (Delftweg) verbeterd worden, en komt ten noorden van de begraafplaats Hofwijk een extra recreatieve verbinding van oost naar west.

De Schiezone is onderdeel van de groene verbinding tussen de natuurgebieden in Midden-Delfland (onder andere de Ackerdijkse Plassen) en de Rottemeren. De groene ontwikkeling van deze zone moet voorkomen 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**

De provincie Zuid-Holland is volgens UWO PMR/750 ha verantwoordelijk voor het realiseren van de 750 ha nieuw natuur- en recreatiegebied als geheel. Zij zorgt voor het financiële beheer en rapporteert aan het Ministerie van EZ. De gemeente Rotterdam is verantwoordelijk voor de uitvoering van het deelproject Schiezone. Rotterdam is bovendien bevoegd gezag voor het vaststellen van het bestemmingsplan.

**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 september 2011 werd de natuurbestemming van de Schiezone onherroepelijk.

Het natuur- en recreatieplan van de Schiezone wordt naar verwachting komend najaar (2013) vastgesteld. De ecopassage die in het noordelijk deel van de Schiezone wordt gerealiseerd in het kader van het programma Integrale Ontwikkeling Delft-Schiedam is hierin verwerkt.

De complicatie rond het fietspad is opgelost. Zowel gemeente als beheerder Natuurmonumenten zijn het erover eens dat er geen extra fietspad door het noordelijkste perceel weiland van de Schiezone komt. Wel wordt het Polderpad door de Schiezone heen geleid, maar over de bestaande wegenstructuur aan de zuidzijde van de begraafplaats Hofwijk. Hiertoe worden voorbereidingen getroffen.

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. Voor de realisatie is daarnaast in 2006 een bijdrage uit een particulier fonds verkregen (Louisa van der Velden-Stichting).

**4. FEITELIJKE RESULTATEN**

Buiten de landgoederen zal de Schiezone bestaan uit bloemrijk grasland, begraasd door schapen en koeien, en met onverharde wandelpaden. Op enkele plekken wordt het waterpeil verhoogd voor natte natuur.

Eigenaar van de gronden, op enkele hectares na, is de gemeente Rotterdam. Het grootste deel van de gronden is, via erfpacht, overgedragen aan Vereniging Natuurmonumenten voor inrichting en beheer. Er loopt momenteel, tegen eerdere verwachtingen in, nog één grondverwervingsprocedure (3 ha). Die zal hoogst waarschijnlijk nog in 2013, op minnelijke wijze, worden afgerond. Zeven hectare zal vooralsnog niet worden ingericht om de huidige gebruiker in staat te stellen zijn bedrijfsvoering in de komende vier jaar te beëindigen.

Voor de landgoederen Tempel en Nieuw Rhodenrijs, beide rijksmonument, is een huurder gevonden. Deze stemt in met het toegankelijk maken van de landgoederen voor wandelaars.

In mei 2012 was de officiële opening van een deel van de Schiezone, in het bijzijn van een aantal bestuurlijk verantwoordelijken. Toen is het startsein gegeven voor de verdere inrichting. Een 'bouwbord' nodigt bezoekers uit om het gebied te bezoeken en getuige te zijn van de natuurontwikkeling. Daartoe zijn de eerste wandelpaden en bruggen in gebruik genomen. De uitvoering gaat stap voor stap door en zal naar verwachting in 2017 worden afgerond.

**5. NADERE DETAILS**

Nadere details over dit thema en subdoel zijn te vinden in:

- PKB/PMR, Bwb 23 en 24;
- UWO PMR/750 ha;
- Masterplan Schiezone 2007;
- Bestemmingsplan Schiezone;
- Voortgangsrapportage PMR/750 ha;
- [www.vanrottetotschie.nl](http://www.vanrottetotschie.nl).



**THEMA** 750 HA NIEUWE NATUUR EN RECREATIE IN DE REGIO RIJNMOND**SUBDOEL** REALISATIE VAN EEN LANGZAAM-VERKEERROUTE TUSSEN ROTTERDAM-ZUID EN MIDDEN-IJSSELMONDE**OMSCHRIJVING** GROENE VERBINDING**CONCLUSIE**

**TOELICHTING** MET DE VOORTVARENDE VOORBEREIDINGEN VOOR HET INHANGEN VAN DE BRUGDELEN VAN DE GROENE VERBINDING IS IN HET PROCES EEN STEVIGE INHAALSLAG GEMAAKT. HIERDOOR WORDT HET PROJECT QUA PROCES ALS 'OP KOERS' BEOORDEELD. INHOUDELIJK GEZIEN VOLDOET HET ONTWERP VOOR DE GROENE VERBINDING AAN DE EISEN UIT DE PKB PMR.

**PROCES** OP KOERS 

**INHOUD** VOLDOET 

**BEOOGDE RESULTATEN**

Het beoogde resultaat is een fiets- en wandelbrug, als groene verbinding van Rotterdam-Zuid met het Buitenland van Rhooon en het toekomstige regiopark IJsselmonde. De Groene verbinding maakt het Buitenland van Rhooon 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 wandel- en fietsverbinding tussen Rotterdam-Zuid en Midden-IJsselmonde (volgens PKB PMR en UWO PMR/750 ha). Dit deelproject uit het programma PMR/750 ha is uitgewerkt onder de naam 'Groene verbinding' en in het Afsprakenkader Borging opgenomen als afspraak 31.

De Groene verbinding komt tussen de Rotterdamse wijk Pendrecht en 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.



*Fabricage van de "netkous-brug" ten behoeve van de Groene Verbinding in de fabriek van VDS Staal- en Machinebouw B.V. te Nieuwdorp (Vlissingen-Oost).*

(BRON: VDS STAAL- EN MACHINEBOUW B.V.)

**2. VERANTWOORDELIJKHEDEN**

Op basis van de UWO PMR/750 ha is de provincie Zuid-Holland verantwoordelijk voor het realiseren van 750 ha natuur- en recreatiegebied als geheel. De provincie zorgt voor het financiële beheer en rapporteert aan het Ministerie van Economische Zaken (EZ). De stadsregio Rotterdam verzorgt de projectleiding van de Groene Verbinding. Zij heeft met de relevante partijen uitvoeringsovereenkomsten over realisatie, beheer en onderhoud gesloten. De bestuurlijke afstemming en communicatie rond de Groene Verbinding verlopen via de projectorganisatie van Het Buitenland van Rhooon.

**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 de omgevingsvergunning en andere relevante vergunningen onherroepelijk geworden. De Groene Verbinding is begin 2012 aanbesteed. In mei 2012 is -met enige vertraging- gestart met heiwerkzaamheden. De datum van oplevering en ingebruikname (mei 2014) is niet in gevaar. De planning is afgestemd met zowel ProRail, in verband met de buiten dienststelling van de Betuweroute, als met de organisatie A-lanes, die de verbreding van de A15 op dit traject begeleidt. Vanwege die verbreding zal de A15 op een aantal momenten volledig worden afgesloten.

**4. FEITELIJKE RESULTATEN**

De Groene Verbinding bestaat uit twee stalen brugdelen van elk meer dan 300 ton en gaat over de A15 (verzorgingsplaats/Shell-tankstation Portland) en over de Betuwelijn heen. De totale lengte van de brug is 190 meter; de vrije overspanning is 150 meter. Het voetpad en het fietspad krijgen een gezamenlijke breedte van maximaal 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 komt er ook een trappenhuis, aan de Rotterdamse kant.

Aan de Portlandse (Albrandswaardse) kant was reeds, nog 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 kan dienen. In dat geluidsscherm is een uitsparing gemaakt waar de verkeersbrug doorheen komt. Daarop komt het fietspad te liggen dat aansluit op de Rhoonse Baan. De aanbruggen zijn ook grotendeels gereed om als ondersteuning te dienen. Eind juni 2013 heeft de Zeeuwse constructeur de laatste hand gelegd aan de twee stalen brugdelen. Die gaan vervolgens per schip naar de Waalhaven. Het vervoer van de twee brugdelen op een speciale oplegger van de Waalhaven naar de bouwplaats en het inhangen ervan zal plaatsvinden in het weekend van 23 tot en met 25 augustus 2013. Daarvoor gaat de A15 twee nachten dicht. In 2012 is er een besluit genomen over de optimale aansluiting van de Groene Verbinding op het Buitenland van Rhooon. Van de drie varianten is gekozen voor een tracé door de Rhoonse Weide.

**5. NADERE DETAILS**

Nadere details over dit thema en subdoel zijn te vinden in:

- Planologische kernbeslissing/PMR, Bwb 22;
- Uitwerkingsovereenkomst PMR/750 ha;
- Voortgangsrapportages 750 ha;
- [www.buitenland.nl/content/de-groene-verbinding](http://www.buitenland.nl/content/de-groene-verbinding);
- [www.stadsregio.info](http://www.stadsregio.info).





## 7 THEMA BESTAAND ROTTERDAMS GEBIED



“Begin 2013 is ruim tweederde van de bijna tachtig BRG-projecten afgerond.”

### ALGEMEEN

Naast de realisatie van Maasvlakte 2 en de ontwikkelingen van het deelproject 750 ha, is het programma Bestaand Rotterdams Gebied (BRG) gestart. BRG draagt bij aan het bereiken van de dubbeldoelstelling van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam. Het programma BRG bestaat uit een reeks projecten en deelprojecten. Deze projecten dienen te leiden tot een betere (intensievere) benutting van het bestaande havengebied en een verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving. Bestaand Rotterdams Gebied richt zich op het havengebied van Rotterdam en de directe omgeving die hier invloed van ondervindt.

De PKB+ PMR geeft aan dat het programma Bestaand Rotterdams Gebied een impuls moet geven aan:

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

Het werkgebied van BRG omvat de hele stadsregio Rotterdam plus de Kop van Goeree. De projecten die onder het programma vallen, zijn in het Convenant Visie en Vertrouwen gecategoriseerd in:

- intensiveringsprojecten, gericht op het oplossen van het ruimtetekort in de bestaande haven;
- leefbaarheidsprojecten, gericht op het verbeteren van de milieukwaliteit;
- ruimteprojecten, gericht op het versterken van aanbod en kwaliteit van natuur- en recreatiegebieden en het vergroten van de ruimtelijke kwaliteit.

Deze categorieën zijn in het Afsprakenkader Visie & Vertrouwen terug te vinden als de afspraken 32 tot en met 35. Afspraak 32 gaat over de intensiveringsprojecten, afspraak 33 over de projecten gericht op verbetering van de milieukwaliteit als onderdeel van de leefbaarheid, afspraak 34 over de natuur- en recreatieprojecten en afspraak 35 over de ruimtelijke kwaliteit.

Deze Integrale Rapportage bevat drie infobladen met meer gedetailleerde informatie over de voortgang en resultaten van elk van de projectcategorieën. De infobladen voor de afspraken 34 en 35 zijn in deze editie van de IR wederom gecombineerd, net als in de vorige edities. Deze twee afspraken zijn in het convenant gebundeld onder de noemer ‘Ruimteprojecten’. Wanneer in de komende jaren het aantal gerealiseerde BRG-projecten dat exclusief natuur- en recreatie of ruimtelijke kwaliteit als doel heeft toeneemt, kan het zinvol blijken om infoblad 34 / 35 in twee bladen te splitsen. Dat was in 2013 nog niet het geval.

### BESTUURLIJK KADER EN VERANTWOORDELIJKHEDEN

In het Bestuursakkoord over de uitvoering van PMR (2004) zijn de verantwoordelijkheden rond het programma BRG op hoofdlijnen vastgelegd. In de Uitwerkingsovereenkomst Bestaand Rotterdams Gebied (UWO-BRG, 2005) hebben de rijkspartijen, de gemeente Rotterdam, de provincie Zuid-Holland en de stadsregio Rotterdam verdere afspraken gemaakt over de wijze waarop BRG wordt uitgevoerd. Ook hebben zij in deze overeenkomst vastgelegd welke instantie waarvoor verantwoordelijk is.

De gemeente Rotterdam is verantwoordelijk voor de realisatie van het programma BRG en daarmee voor de deelprojecten.



Verschillende partijen voeren de (deel)projecten van het programma uit. Dat zijn onder andere Rijkswaterstaat, het Havenbedrijf Rotterdam en ProRail, maar ook de provincie Zuid-Holland, de gemeente Rotterdam c.q. de Rotterdamse deelgemeenten, diverse andere (Rijnmond) gemeenten en het Waterschap Hollandse Delta. De minister van Infrastructuur en Milieu (IenM; voorheen VROM) is namens de Staat het aanspreekpunt voor de gemeente Rotterdam.

Rotterdamse deelgemeenten die BRG-projecten trekken of betrokken hebben, zijn Delfshaven, Feijenoord, Charlois, Pernis (deelraad), Hoogvliet en Hoek van Holland. Gemeenten met BRG-projecten binnen hun grenzen zijn Schiedam, Vlaardingen, Maassluis, Albrandswaard, Westvoorne en Goeree-Overflakkee.

Alle BRG-projecten moeten uiterlijk 1 januari 2021 zijn afgerond.

In de UWO-BRG staan diverse rapportageverplichtingen. De gemeente Rotterdam rapporteert jaarlijks aan de PMR-projectminister, de minister van IenM, over de voortgang en de financiële resultaten van de BRG-projecten. Deze voortgangs-

rapportage, die rond de zomer verschijnt, bestrijkt telkens de voortgang over de afgelopen twaalf maanden. Aan het einde van elk jaar stelt de gemeente een beknopt voortgangsbericht op. Het Havenbedrijf Rotterdam levert met de intensiveringsprojecten ook een bijdrage aan de rapportages. De BRG-voortgangsrapportages worden gebruikt voor de jaarlijkse, PMR-brede voortgangsrapportages aan de Tweede Kamer.

De UWO-BRG uit 2005 legt de verantwoordelijkheid voor de inhoudelijke monitoring en evaluatie bij ROM-Rijnmond. Met de opheffing van ROM-Rijnmond per 1 januari 2010 is het opdrachtgeverschap overgegaan op het Ministerie van IenM. De DCMR Milieudienst Rijnmond voert sinds 2009, in opdracht van het ministerie, de inhoudelijke monitoring uit. De inhoudelijke monitoring van BRG krijgt vorm langs drie sporen:

- De jaarlijkse projectmonitoring: afgesproken is de resultaten van de individuele BRG-projecten eenmalig (na afronding van een project) te monitoren. Bij deze monitoring wordt het bereikte projectresultaat getoetst aan de geformuleerde projectambitie;



## “DCMR voert de projectmonitoring uit. Begin 2013 waren 26 van de 40 ruimteprojecten klaar.”

- Naast de projectmonitoring staat in de UWO-BRG ook dat het Rijk eenmaal in de vijf jaar een effectrapportage laat opstellen. In 2011 gebeurde dat voor de eerste keer. De effectmonitor gaat in op de bijdrage die de afgeronde projecten hebben geleverd aan de rijksdoelstellingen van het programma BRG;
- Tot slot schrijft de UWO voor dat om de vijf jaar een programmabrede evaluatie wordt uitgevoerd, waarbij de passendheid van de projecten binnen de BRG-doelen wordt beoordeeld. Deze evaluatie vond voor het eerst plaats in 2012 / 2013.

### PLANNING EN VOORTGANG VAN HET PROGRAMMA

Het Programma Bestaand Rotterdams Gebied loopt tot 2021. De deelprojecten van het programma bevinden zich in diverse fasen, variërend van ‘initiële planfase’ tot ‘afgerond’. Dat laatste geldt onder andere voor alle intensiveringsprojecten. De uitvoering van de leefbaarheidsprojecten is over de gehele programmaperiode gespreid. De PMR-partners blijven zich onverminderd inzetten om het huidige uitvoeringstempo van de deelprojecten te behouden.

Begin 2013 was de helft van de uitvoeringstermijn van BRG verstreken. Van de ruim zeventig projecten was iets meer dan

tweederde afgerond. Alle intensiveringsprojecten zijn gereed. Van de milieukwaliteitsprojecten was per 1-1-2013 50 procent gereed, van de ruimteprojecten 59 procent. Gezien de looptijd van het programma (tot 1 januari 2021) is er sprake van een gestage voortgang. Uit vier jaar projectmonitoring is gebleken dat het overgrote deel van de gereede projecten aan de projectambities voldoet. In die gevallen dat de resultaten tegenvielen, was het oordeel: “voldoet niet geheel”. Bij slechts één klein deelproject waren de resultaten zodanig onder de maat, dat het oordeel luidde: “voldoet niet”.

Het effectrapport BRG 2011 kwam begin 2012 uit en blikte terug op de resultaten van vijf jaar BRG. De effectmonitor hanteerde als uitgangspunt dat de BRG-projecten die voldoen aan de projectambities, ook voldoende scores op de rijksdoelen van BRG. De effectmonitor concludeerde dat de BRG-intensiveringsprojecten een forse stimulans waren voor het oplossen van het ruimtetekort in de bestaande haven (rijksdoel 1). De impuls aan het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit (rijksdoel 4) kreeg ook de kwalificatie voldoende. De projecten die de milieukwaliteit moesten verbeteren (rijksdoel 2) voldeden echter nog niet geheel. Dat gold nog meer voor de projecten die aanbod en kwaliteit van natuur en recreatie

moeten versterken (rijksdoel 3). Dat had vooral te maken met het achterblijven van de resultaten van twee relatief ‘grote’ projecten (in financiële zin): de Kwaliteitsimpuls Oostvoornse Meer en de Calandspoorbrug. Ook na de projectmonitor 2012 en de BRG-tussenevaluatie (zie hierna) blijven deze projecten veel gewicht in de schaal leggen voor de beoordeling van de resultaten in het kader van de rijksdoelen 2 en 3.

In 2012 / 2013 is een (tussen)evaluatie van BRG uitgevoerd. Ook hieruit bleek, dat de voortgang van het programma goed is. Het belang en nut van het programma voor de realisatie van de dubbeldoelstelling van PMR zijn onomstreden. BRG geniet echter weinig bekendheid in de regio.

De risico's van het programma zijn, zo bleek uit de evaluatie, adequaat gemanaged, met name door een strakke aansturing van het programma door de Rotterdamse programmaleiding. Het Rijk heeft bij de inrichting van PMR – met het oog op de lokale schaal van veel BRG-projecten - gekozen voor terughoudendheid en afstand om de verantwoordelijkheid van Rotterdam voor BRG optimaal tot zijn recht te laten komen (subsidiariteitsbeginsel).

Ook constateert de evaluatie dat de projecten evenwichtig verdeeld zijn over de rijksdoelen. Het rijksdoel Ruimtelijke kwaliteit is qua definiëring ruim. De intensiveringsopgave in de Rotterdamse haven is vervuld. Voor de leefbaarheidsprojecten geldt dat - op enkele projecten na - de beoogde resultaten (“projectambities”) behaald worden en op lokale schaal succesvol zijn. Opschaling naar een regionaal effect is echter niet mogelijk, door het diverse en lokale karakter van de projecten.

De UWO-BRG is een degelijk instrument gebleken, maar kan pragmatischer worden ingevuld. Enkele artikelen zijn onvoldoende SMART en geven aanleiding tot verschillende interpretaties. De UWO-BRG is er niet helder in of een projectambitie als een inspanningsverplichting dan wel als een resultaatverplichting moet worden gezien. Onduidelijk is ook hoe omgegaan moet worden met projecten waarvan het resultaat tekort schiet, en wie daarvoor in actie moet(en) komen.

Tot slot concludeert de evaluatie dat een heldere procedure voor scope- en projectwijzigingen ontbreekt. Het risico bestaat dan dat een gebrekkige communicatie met stakeholders leidt tot resultaten die afwijken van de verwachtingen. In de praktijk bleken er uiteenlopende interpretaties van de wijzigingsprocedure te zijn. Om de impasse te doorbreken hebben alle betrokken partijen eind december 2012 afgesproken dat alle wijzigingen ter toetsing vooraf aan het Rijk worden voorgelegd. De uitkomsten van de projectmonitor BRG 2012 onderstrepen het belang hiervan (zie ook infoblad 34 & 35).

### VERDER LEZEN

Op de websites van de gemeente Rotterdam ([www.rotterdam.nl](http://www.rotterdam.nl)) en van de Projectorganisatie Maasvlakte 2 ([www.maasvlakte2.com](http://www.maasvlakte2.com)) vindt u informatie over de actuele ontwikkelingen.

BRG-projectcategorie	Totaal aantal vigerende projecten programmaplaning BRG 2013	Gereed gemeld per 30-6-2013
Intensiveringsprojecten	19	19 (100% voltooid)
Projecten Milieukwaliteit	18	8
Projecten Groen, Recreatie en Ruimte	40	26
<b>Totaal</b>	<b>77</b>	<b>53</b>

Tabel 1: Voortgang Projecten BRG.



## infoblad 32

THEMA BESTAAND ROTTERDAMS GEBIED (BRG)

SUBDOEL OPLOSSEN VAN HET RUIMTEKORT

OMSCHRIJVING REALISATIE INTENSIVERINGSPROJECTEN

Afgerond

## CONCLUSIE

PROCES AFGEROND

INHOUD AFGEROND

## BEOOGDE RESULTATEN

Het programma Bestaand Rotterdams Gebied moet met behulp van een aantal intensiveringsprojecten een bijdrage leveren aan de oplossing voor het ruimtekort in het bestaande havengebied. De projecten zijn erop gericht de bestaande havengebieden beter te gebruiken. Het doel is om tussen 2006 en 2021 200 hectare ruimte te winnen door herontwikkeling, aanwinning en/of intensiever gebruik van havengerelateerde functies. De gewonnen ruimte wordt gebruikt voor (nieuwe) terreinuitgifte of andere havengerelateerde functies. Daarnaast zijn in de UWG-BRG twee aandachtspunten benoemd: intensivering van de containersector en aanscherping van het uitgiftebeleid van het Havenbedrijf. De intensivering wordt gemeten aan de hand van de ruimteproductiviteit van de containerterminals. Dit is het aantal standaardcontainers (TEU) dat per hectare containerterminal wordt doorgezet. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen 'shortsea' en 'deepsea'. Deepsea is scheepvaart die over oceanen gaat; shortsea beperkt zich tot de Europese wateren.

**TOELICHTING AAN DE AFSpraak IS VOLDAAN. DE VERPLICHTING OMVATTE 200 HA RUIMTEWINST. DEZE ZIJN PER 2009 GEREALISEERD. DE INTENSIVERINGSPROJECTEN ONDER DE VLAG VAN BRG ZIJN DAARMEE AFGEROND.**

## 1. ACHTERGROND EN NADERE UITLEG AFSpraak

Het programma Bestaand Rotterdams Gebied heeft als doel om door projectactiviteiten 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.

Bij afspraak 32 gaat het specifiek om het oplossen van het ruimtekort in de regio Rotterdam. Deze afspraak staat ook in het Bestuursakkoord PMR en in de Uitwerkingsovereenkomst BRG (UWO-BRG).



Overzicht intensiveringsprojecten. (BRON: HAVENBEDRIJF ROTTERDAM N.V.)

1 LNG Gate	11 Sita/TCR
2 RDM/Baris	12 Shell Europort
3 Demping Margriethaven	13 Demping Dommelhaven
4 Demping Beatrixhaven	14 Hartelmond
5 Zwaai kom Friso haven	15 Hartelmond 2 <sup>e</sup> fase
6 Pr. Christinahaven	16 Broekman/RCT
7 Waalhaven Zuidoost Port City	17 Hartelhaven - kade en terrein
8 Waalhaven Oost (Smit-Dock Works)	18 Demping Hartelkanaal - west
9 Demping Keilehaven	19 Deltaterminal
10 Nerefco Pernis (incl. Krohne)	

## 2. VERANTWOORDELIJKHEDEN

In de UWG-BRG hebben de rijkspartijen, de gemeente Rotterdam, de provincie Zuid-Holland en de stadsregio Rotterdam afspraken gemaakt over de uitvoering van BRG. De gemeente Rotterdam is verantwoordelijk voor het programma BRG als geheel. Binnen het programma is het Havenbedrijf Rotterdam verantwoordelijk voor de intensiveringsprojecten.

In het Bestuursakkoord PMR heeft de gemeente Rotterdam zich verplicht om de intensiveringsprojecten te financieren. Met de verzelfstandiging van het gemeentelijk Havenbedrijf is deze verplichting overgegaan op het Havenbedrijf Rotterdam N.V. (HbR). Op basis van gegevens van HbR rapporteert Rotterdam over de ruimtewinst én over de ruimteproductiviteit bij de containerterminals.

## 3. STAND VAN ZAKEN EN ONTWIKKELINGEN

Het Havenbedrijf werkt mee aan een zo efficiënt mogelijk gebruik van de ruimte, onder andere door een slimme inrichting. De intensiveringsprojecten zijn in 2009 gereed gekomen met het behalen van 200 ha ruimtewinst in het havengebied. Hiermee is voldaan aan de beoogde resultaten tot en met 2020 en werd dit onderdeel van het BRG-programma afgesloten. Herontwikkeling en intensiever gebruik van het havengebied, maar ook demping van verouderde havens, hebben tot de gewenste ruimtewinst geleid. In 2008 heeft Havenbedrijf Rotterdam zijn uitgiftebeleid opnieuw geformuleerd.

Voor iedere uitgifte maakt het Havenbedrijf een afweging op grond van de volgende uitgangspunten:

- optimale ruimtebenutting;
- optimale inpassing in de omgeving;
- maximaal financieel rendement.

In deze uitgangspunten zijn ook infrastructurele en milieuhygiënische criteria meegenomen. Die aandacht voor milieukwaliteit is ook nodig.

Uit de tussenevaluatie van BRG is gebleken dat meerdere gebiedspartijen zich zorgen maken over de toenemende milieudruk op de nabije woonomgeving als gevolg van de intensivering. Intensiever gebruik van de ruimte in de haven kan leiden tot meer verkeersbewegingen en daarmee tot meer NO<sub>x</sub>, meer fijnstof en meer lawaai. Wetgeving moet dit risico mitigeren.

## 4. FEITELIJKE RESULTATEN

Het doel is gerealiseerd. In 2009 was de 200 ha ruimtewinst bereikt en is het deelproject beëindigd. De BRG-voortgangsrapportages van de gemeente Rotterdam bevatten sindsdien geen nieuwe informatie meer over ruimtewinstprojecten.

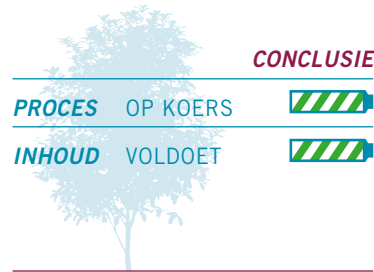
Qua ruimteproductiviteit waren de jaren 2010, 2011 en de eerste helft van 2012 beter dan de jaren daaraan voorafgaand. Met name in 2008 en 2009 liepen de volumes terug, terwijl er het aantal hectares dat beschikbaar was voor containeroverslag, gelijk bleef. Die trends gelden zowel voor de deepsea- als voor de shortsea-terminals. Door de bankencrisis en de eurocrisis is er echter nog geen sprake van volledig herstel tot het niveau van 2007. Ook speelt bij deepsea een rol dat de extra hectares van de Euromax-terminal (25%) op de Maasvlakte nog niet ten volle worden benut, hoewel de overslag hier grosso modo wel groeit. De deepsea-ruimteproductiviteit voor het Waal-Eemhavengebied blijft achter vanwege achterblijvende overslagresultaten.

## 5. NADERE DETAILS

Nadere details over dit thema en subdoel zijn te vinden in:

- Planologische kernbeslissing PMR 2006 (deel 4);
- Bestuursakkoord inzake uitvoering PMR 2004;
- UWG deelproject 'Bestaand Rotterdams Gebied' (2005);
- Voortgangsmeldingen en -rapportages PMR Bestaand Rotterdams Gebied;
- Effectrapport BRG 2011;
- Evaluatierapport BRG 2012.



**CONCLUSIE**

**PROCES** OP KOERS 

**INHOUD** VOLDOET 

**BEOOGDE RESULTATEN**

De volgende leefbaarheidsprojecten waren opgenomen in de Uitwerkingsovereenkomst BRG (UWO-BRG) :

- oprichting van een Warmtebedrijf;
- oprichting van een Kenniscentrum Geluid Rijnmond (KCG);
- geluidsreductie van de Calandspoorbrug;
- aanleg van tien tracés met stille wegdekken (ruim 9 km);
- plaatsing van drie geluidsschermen langs rijkswegen in de Rotterdamse regio.

Bij de keuze voor de milieukwaliteitsprojecten lag veel nadruk op het onderwerp 'geluid'.

**THEMA** BESTAAND ROTTERDAMS GEBIED (BRG)**SUBDOEL** VERBETEREN MILIEUKWALITEIT REGIO ROTTERDAM**OMSCHRIJVING** REALISATIE LEEFBAARHEIDSPROJECTEN

**TOELICHTING** DE UITVOERING VAN DE MILIEUKWALITEITSPROJECTEN UIT HET PROGRAMMA BRG LIGT OP KOERS. HALVERWEGE DE UITVOERINGSTERMIJN WAS 44% VAN DE MILIEUKWALITEITSPROJECTEN VOLTOOID. DE MEESTE PROJECTRESULTATEN ZIJN BEHAALD.

**1. ACHTERGROND EN NADERE UITLEG AFSpraak**

Het programma Bestaand Rotterdams Gebied moet door projectactiviteiten in de regio een impuls geven aan:

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

Projecten die bijdragen aan de laatste drie doelen vormen samen de 'leefbaarheidsprojecten'. Bij afspraak 33 gaat het specifiek om projecten die de milieukwaliteit ten goede moeten komen.



Verwarmingsbuizen liggen klaar om afvalverwerker AVR te verbinden met woonwijken op Zuid.  
(BRON: WARMTEBEDRIJF ROTTERDAM)

**2. VERANTWOORDELIJKHEDEN**

In UWO-BRG hebben de rijkspartijen, de gemeente Rotterdam, de provincie Zuid-Holland en de stadsregio Rotterdam afspraken gemaakt hoe de milieugerelateerde BRG-projecten worden uitgewerkt. Rotterdam is verantwoordelijk voor het programma BRG.

Het Kenniscentrum Geluid Rijnmond (KCG) is in 2000 opgericht door Rijkswaterstaat (RWS), Havenbedrijf en DCMR. De DCMR voert uit. Geluidsschermen vallen onder verantwoordelijkheid van de gemeenten Rotterdam en Vlaardingen (twee schermen) en RWS (een scherm). De lokale wegbeheerders (respectievelijk de provincie Zuid-Holland en de gemeenten Rotterdam en Schiedam) leggen de stille wegdekken aan.

ProRail neemt geluidsreducerende maatregelen aan en nabij de Calandspoorbrug. Het Warmtebedrijf Rotterdam is in 2005 onder regie van het Strategisch Platform R3 van het toenmalige ROM-Rijnmond opgericht. Aandeelhouders zijn de gemeente Rotterdam, de provincie Zuid-Holland, Woonbron en E.ON Benelux.

**3. STAND VAN ZAKEN EN ONTWIKKELINGEN**

Op de peildatum verkeren vijf van de tien geplande stille wegdekken en een van de drie geluidsschermen nog in de planfase.

Sinds de start heeft het Kenniscentrum Geluid Rijnmond (KCG) zeven deelprojecten onder handen gehad, met name gericht op de reductie van geluid vanuit de maritieme en logistieke sector. Van de huidige KCG-projecten zijn de website van het KCG en twee projecten voor geluidsreductie van wegverkeer en een integraal geluidsarm ontwerp van de

procesindustrie afgerond. Vier andere geluidsprojecten voor de reductie van industrie- en verkeerslawaai lopen.

Op de Groene Kruisweg heeft de gemeente Rotterdam een proefvak van 14.000 m<sup>2</sup> geluidsreducerend asfalt voor zwaar verkeer aangebracht. De komende zeven jaar beoordelen gemeente en KCG de kwaliteit en de geluidsreductie. Het proefvak moet duidelijk maken welke van de verschillende asfaltmengsels het best bestand is tegen veel zwaar vrachtverkeer. Het meest slijtvaste type stil asfalt zal worden gebruikt op andere binnenstedelijke wegen in Rotterdam.

Na meerdere jaren van onzekerheid heeft de gemeente Rotterdam in 2011 een leverancier voor het Warmtebedrijf gevonden: vanaf dit jaar (2013) zal AVR-Rozenburg de warmte gaan leveren.

Programma	Vigerende programma-planning BRG 2013	Gereed per 30-06-2013
Warmtebedrijf	1	0
Geluidsreductie Calandspoorbrug	1	1
Kenniscentrum Geluid	1	0
Deelprogramma Stille wegdekken	12	5
Deelprogramma Geluidsschermen	3	2
Totaal	18	8

Tabel 1: Aantallen gereede milieukwaliteitsprojecten BRG (excl. vervallen projecten)

**4. FEITELIJKE RESULTATEN**

Tot 1 juli 2012 zijn de volgende BRG-milieukwaliteitsprojecten gerealiseerd:

- drie stille wegdektracés van de provinciale weg N218 Spijkenisse - Oostvoorne en binnenstedelijke stille wegdekken (de Tjalklaan en de Groene Kruisweg in Rotterdam);
- twee geluidsschermen langs de A20;
- geluidsreducerende maatregelen aan de Calandspoorbrug.

De Integrale Rapportage 2010 signaleerde dat de geluidsmaatregelen aan de Calandspoorbrug zelf onvoldoende effect hadden gesorteerd. Prorail toetst en isoleert nu woningen op basis van de berekende geluidsbelasting. De initiële toetsing betreft 554 woningen. Tot en met zomer 2013 bleken 310 woningen voor fysieke maatregelen (isolatie) in aanmerking te komen. Op één woning na is deze operatie afgerond. De deelgemeente Rozenburg, het Havenbedrijf Rotterdam, ProRail, Keyrail, de werkgroep Decibel en de DCMR bespreken en controleren de monitoringsgegevens van ProRail. Onlangs werd bekend dat de spoorbrug over enige jaren aan het einde van de levensduur is en moet worden vervangen.

Modellering wijst uit dat zowel geluidsschermen als stille wegdekken tot 'drastische' afname van geluidsbelasting leiden. 'Drastische afname' is gedefinieerd als minimaal 50% van het aantal woningen met een geluidsbelasting hoger dan de wettelijke norm voor nieuwbouwwoningen. Nu op grond van de Bouwverordening Rotterdam vaststaat dat een aansluitverplichting op het Warmtenet kan worden opgelegd, kunnen alle nieuwe gebouwen in een woonwijk of kantorenpark in één keer aangesloten worden. Het leggen van een Extra Large verwarmingsbuis is in volle gang. In het eerste halfjaar van 2013 hebben werkzaamheden plaatsgevonden langs de route Rozenburg - Rotterdam-Zuid.

**5. NADERE DETAILS**

Nadere details over dit thema en subdoel zijn te vinden in:

- Planologische kernbeslissing PMR 2006 (deel 4);
- UWO deelproject 'Bestaand Rotterdams Gebied' (2005);
- Voortgangmeldingen en -rapportages PMR Bestaand Rotterdams Gebied;
- Rapportages Projectmonitoring BRG (jaarlijks) tranches 2009-2012;
- Effectrapport BRG 2011;
- Evaluatierapport BRG 2012.



# infoblad 34 & 35

PEILDATUM: 01-01-2013

## THEMA BESTAAND ROTTERDAMS GEBIED (BRG)

**SUBDOEL** AANBOD EN KWALITEIT NATUUR EN RECREATIE / VERBETEREN  
RUIMTELIJKE KWALITEIT

**OMSCHRIJVING** REALISATIE RUIMTEPROJECTEN

**TOELICHTING** HET OORDEEL OVER HET PROCES VAN DE GEZAMENLIJKE RUIMTEPROJECTEN IS 'OP KOERS', VANWEGE DE VOORTGANG IN RELATIE TOT DE TOTALE DOORLOOPTIJD TOT 2021. ENKELE BRG-PROJECTEN LEIDEN ECHTER NOG NIET TOT VOLDOENDE RESULTAAT.

### CONCLUSIE

**PROCES** OP KOERS 

**INHOUD** VOLDOET NIET GEHEEL 

### BEOOGDE RESULTATEN

In de afspraken 34 en 35 staat dat er ruimteprojecten worden uitgevoerd, namelijk de Landtong Rozenburg, het Oostvoornse Meer, de Rivierparken en het Stadspark Duinvallei. Daarnaast komt er een 'Gebiedsgerichte Benadering' met deelprojecten in de gemeenten Westvoorne en Goedereede en in de Rotterdamse deelgemeenten Hoogvliet, Hoek van Holland en Charlois. De ruimteprojecten en de gebiedsgerichte projecten moeten de leefbaarheid van de gebieden in de invloedssfeer van de haven verbeteren, via een impuls aan het aanbod en kwaliteit van natuur- en recreatiegebied en aan de ruimtelijke kwaliteit.

### 1. ACHTERGROND EN NADERE UITLEG AFSpraak

Het programma Bestaand Rotterdams Gebied moet door projectactiviteiten in de regio een impuls geven aan:

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

Bij de afspraken 34 en 35 gaat het specifiek om de laatste twee doelen.

### 2. VERANTWOORDELIJKHEDEN

De gemeente Rotterdam is verantwoordelijk voor de uitvoering van het programma BRG, onderdeel ruimteprojecten. Bij de ruimteprojecten en de gebiedsgerichte projecten is vaak sprake van gedelegeerd opdrachtgeverschap via de betrokken (deel)gemeente.

Deze bestuurslaag werkt het plan in detail uit, communiceert met belanghebbenden en stuurt de aannemer aan. Na afronding stelt deze een verantwoording tegenover Rotterdam en eventuele andere subsidieverstrekkers op en volgt eindafrekening.

### 3. STAND VAN ZAKEN EN ONTWIKKELINGEN

Per 1 januari 2013 (cumulatief) waren 26 van de 40 ruimteprojecten klaar. Bij de Kwaliteitsimpuls Oostvoornse Meer, hoewel voltooid, heeft het Waterschap Hollandse Delta een belangrijke maatregel, meer peilfluctuatie, nog niet uitgevoerd. In 2012 zitten vier projecten in een uitvoeringsfase: de Landtong Rozenburg, het Hellingpark Hoogvliet, Van Rivier naar Stad in Schiedam en tunneltje Sterrenbos in Maassluis.

Programma	Vigerende programma-planning BRG 2013	Gereed per 1-1-2013
Deelprogramma Gebiedsgerichte Benadering Charlois	6	4
Deelprogramma Gebiedsgerichte Benadering Goedereede	13	9
Deelprogramma Gebiedsgerichte Benadering Hoek van Holland	3	2
Deelprogramma Gebiedsgerichte Benadering Hoogvliet	3	1
Deelprogramma Gebiedsgerichte Benadering Westvoorne	3	2
Deelprogramma Rivierparken	10	7
Oostvoornse Meer	1	1
Landtong Rozenburg	1	0
<b>TOTAAL</b>	<b>40</b>	<b>26</b>

Tabel 2: Ruimteprojecten en gebiedsgerichte projecten BRG (exclusief vervallen projecten)

### 4. FEITELIJKE RESULTATEN

De DCMR voert vanaf 2009 de projectmonitoring van de gereedgekomen ruimteprojecten uit. Van de gemonitorde ruimte(deel)projecten, 22 stuks, voldeden er 19 aan de projectambities. Deze droegen in voldoende mate bij aan de rijksdoelstellingen van PMR en BRG:

een impuls aan het aanbod aan natuur en recreatie of aan de ruimtelijke kwaliteit van het Rijnmondgebied. De Gebiedsgerichte Benadering Hoek van Holland is hiervan een goed voorbeeld. Het onvoldoende scorende rivierpark Maashaven Zuidzijde wordt waarschijnlijk gerepareerd.

Door de uitblijvende vergroting van de peilfluctuatie in het Oostvoornse Meer is de beoogde kwaliteitsverbetering van recreatie, natuur en ruimtelijke kwaliteit daar tot dusver niet behaald. De voor- en nadelen van een hoger winterpeil, onder andere voor de groenknol-orchis, vragen om een gedegen afweging binnen het toekomstige Natura 2000-beheerplan Voornse Duin. Het concept daarvan wordt in de loop van 2013 ter inzage gelegd. Omdat het oude peilbesluit verliep, nam het waterschap Hollandse Delta in 2011 een peilbesluit dat, voor de duur van 18 maanden, voorziet in het handhaven van het oude, lagere winterpeil. Gezien de huidige voortgang ligt een prolongatie daarvan voor de hand. In de conclusie voor wat betreft de 'Inhoud' van deze afspraak weegt zwaar mee dat dit project een (op de schaal van BRG) relatief grote investering was (circa € 5 mln.).

De Natuurontwikkeling Binnenduinrand Goedereede behoort eveneens tot de afgeronde en gemonitorde projecten binnen de Gebiedsgerichte Benadering Goedereede. Ook hier wordt aan het rijksdoel Impuls aan aanbod van natuur en recreatie en aan de projectambities voldaan. Wel concludeert de projectmonitor 2012 dat, door de uitvoering elders op de Kop



Rivierparken zorgen ervoor dat de rivier weer beleefbaar wordt.

(BRON: MLADEN PIKULIC)

van Goeree, het oorspronkelijk in de UWO-BRG aangeduide gebied tussen Ouddorp en Goedereede-Havenhoofd niet is veiliggesteld. Dit gebied was in UWO-BRG opgenomen vanwege het karakteristieke agrarische cultuurlandschap en zijn hoge natuurwaarden. Daar staat tegenover, zoals de projectmonitor 2012 eveneens concludeert, dat de Kop van Goeree er met de vervangende projecten Het Volgerland en De Enden twee prachtige natuurgebieden van gezamenlijk 106 hectare heeft bij gekregen. In de praktijk bleken rond de procedure bij deze wijzigingen uiteenlopende interpretaties te zijn. Zo was niet vast te stellen of de standpunten van de belanghebbenden voldoende in de besluitvorming waren meegenomen. Om onduidelijkheden in de toekomst te voorkomen, hebben betrokken overheidspartijen eind december 2012 afgesproken dat alle wijzigingen ter toetsing vooraf aan het Rijk worden voorgelegd. Aan de Tafel van Borging van 30 mei 2013 heeft de provincie aangeboden de stakeholders nader te informeren over de gevolgde procedure.

### 5. NADERE DETAILS

Nadere details over dit thema en de subdoelen zijn te vinden in:

- Planologische kernbeslissing PMR 2006 (deel 4);
- Bestuursakkoord inzake uitvoering PMR 2004;
- UWO deelproject 'Bestaand Rotterdams Gebied' (2005);
- Voortgangsmeldingen en -rapportages PMR Bestaand Rotterdams Gebied;
- Rapportages Projectmonitoring BRG (jaarlijks) tranches 2009-2012;
- Effectrapport BRG 2011
- Evaluatierapport BRG 2012.



# 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  
Gemeente Rotterdam  
Provincie Zuid-Holland  
Stadsregio Rotterdam  
Havenbedrijf Rotterdam N.V.

## ONTWERP

Proforma visual identity, Rotterdam  
Omslagfoto: Bert van der Valk,  
Deltares, Delft

## TEKSTADVIES

Castel Communicatie, Amsterdam

## BEELDMATERIAAL

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

Bronvermelding hoofdstuk afbeeldingen:  
Hoofdstuk 2: Bart van Damme, Studio Van Damme, [www.studiovandamme.com](http://www.studiovandamme.com)  
Hoofdstuk 3: Freek van Arkel  
Hoofdstuk 4: Freek van Arkel  
Hoofdstuk 5: Oscar Bos, IMARES  
Hoofdstuk 6: Hollandse Hoogte

Omslagfoto: Bert van der Valk, Deltares

## VOOR NADERE INFORMATIE

Aldo Bouman, [aldo.bouman@dcmr.nl](mailto:aldo.bouman@dcmr.nl),  
tel. 010-2468519  
Bart Been, [bart.been@dcmr.nl](mailto:bart.been@dcmr.nl),  
tel. 010-2468470  
Parallelweg 1, Schiedam  
Postbus 843, 3100 AV Schiedam

Oktober 2013



