

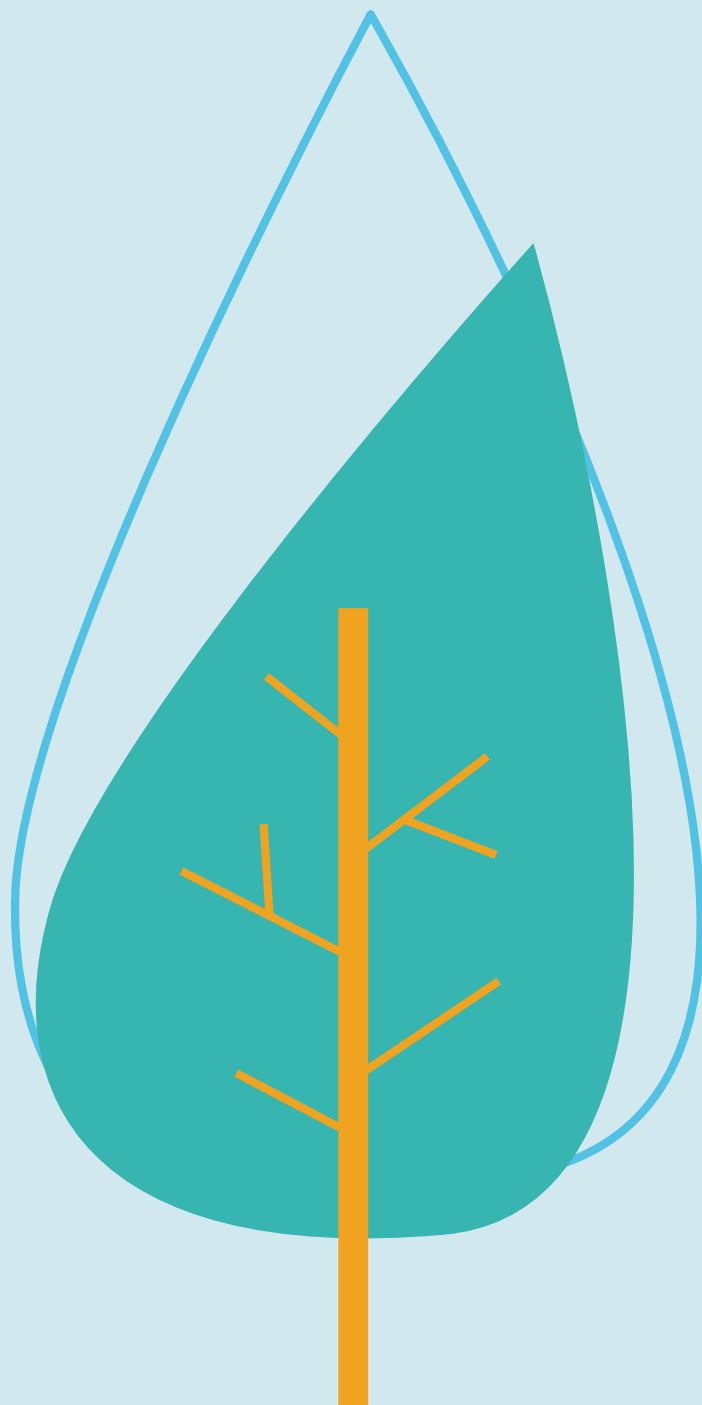
INTEGRALE RAPPORTAGE VISIE EN VERTROUWEN



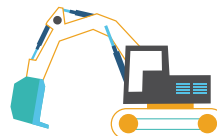
AFSPRAKENKADER
BORGING PROJECT
MAINPORTONTWIKKELING
ROTTERDAM



OKTOBER 2017



INHOUDSOPGAVE



| | |
|---|----|
| Voortgangstabel: samenvatting van de resultaten | 2 |
| 1 Inleiding | 4 |
| 2 Uitvoerings- en rapportagestructuur | 8 |
| 3 Thema landaanwinning, aanleg Maasvlakte 2 | 14 |
| Infobladen Aanleg | 18 |
| 4 Thema Bestemming Maasvlakte 2 | 22 |
| Infobladen Bestemming | 26 |
| 5 Thema Natuurcompensatie | 42 |
| Infobladen Natuurcompensatie | 48 |
| 6 Thema 750 hectare nieuw natuur- en recreatiegebied | 56 |
| Infobladen 750 hectare | 62 |
| 7 Thema Bestaand Rotterdams Gebied | 70 |
| Infobladen Bestaand Rotterdams Gebied | 74 |
| Overzicht van te raadplegen bronnen voor het verkrijgen van nadere details per infoblad | 80 |
| Bronnen | 81 |

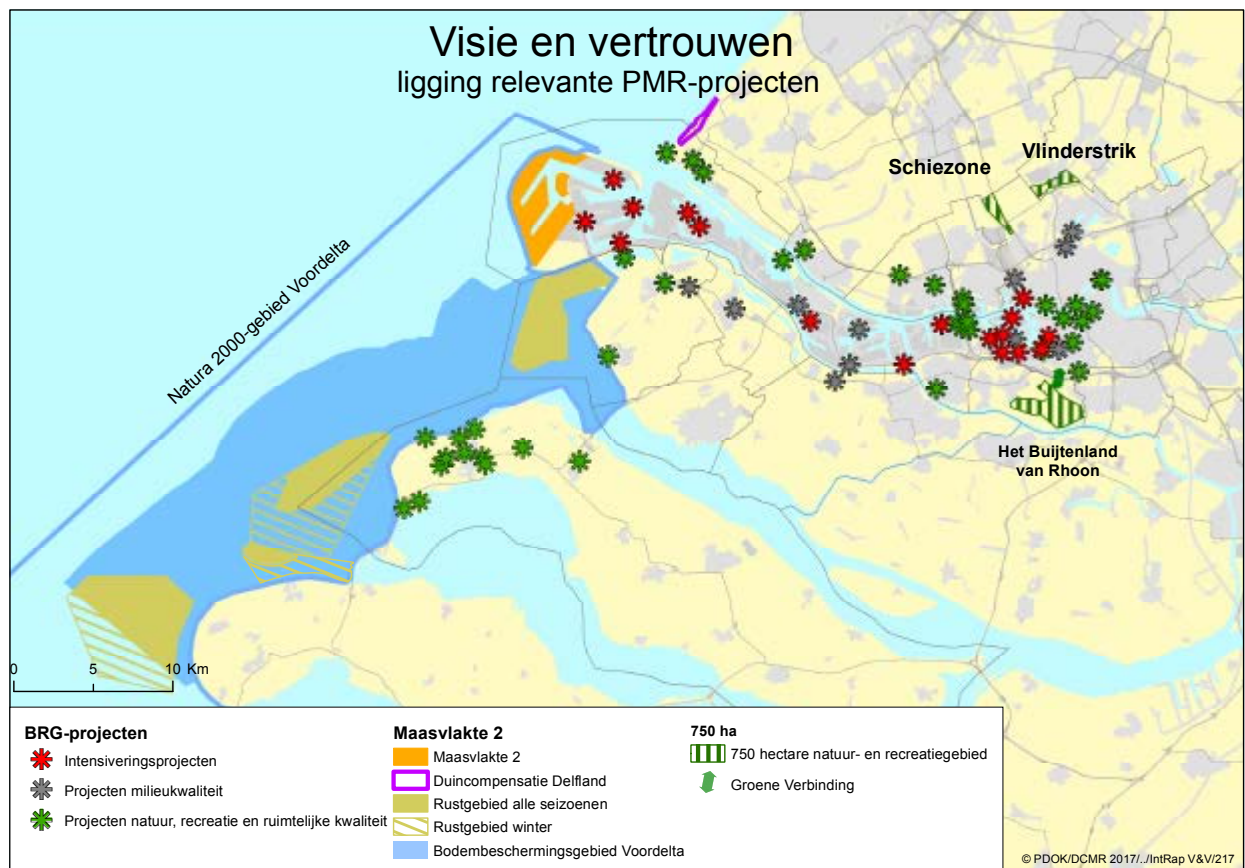
VOORTGANGSTABEL: SAMENVATTING VAN DE RESULTATEN



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

de Redactiegroep Integrale Rapportage, in overleg met de verantwoordelijke overheids-partijen. In de hoofdstukken hierna wordt in meer detail ingegaan op de beoordeling.

N.B. een deel van de ingetekende rustgebieden in de Voordelta vloeit voort uit de PMR-compensatieopgave, het andere deel komt uit het Natura 2000-beheerplan (zie hoofdstuk 5).



Figuur 1. Ligging PMR-projecten.

Proces legenda

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

Inhoud legenda

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

2017
Thema A. Landaanwinning

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

Thema B. Bestemming

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

Thema C: Natuurcompensatie

| Afspraak | Punt | Proces | Inhoud |
|---|------|--------|--------|
| Behoud en herstel van habitattypen 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 | | ↘ |

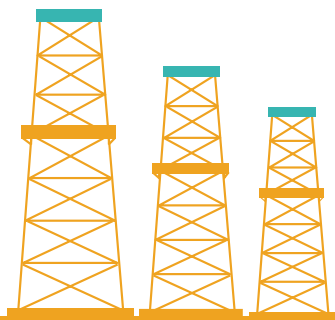
Thema D. 750 ha nieuwe natuur en recreatie

| 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 | | |
| Milieukwaliteitsprojecten | 33 | | |
| Ruimteprojecten | 34&35 | | |

1 INLEIDING



Voor u ligt de achtste editie van de **Integrale Rapportage Visie en Vertrouwen**. In dit rapport staan de voortgang en de resultaten beschreven van de afspraken uit het **Convenant Visie en Vertrouwen; Afsprakenkader Borging Project Mainportontwikkeling Rotterdam**.

HISTORIE

De Nederlandse overheid wil de mondiale positie van mainport Rotterdam versterken door het ruimtetekort voor haven en industrie in het Rotterdamse havengebied op te lossen. Daarom heeft ze besloten een nieuw havengebied aan te leggen: Maasvlakte 2. Tegelijkertijd constateerde de overheid dat de kwaliteit van de leefomgeving rond de haven om aandacht blijft vragen. In de regio Rijnmond, met ruim één miljoen inwoners, zijn de gevolgen van een intensief benut haven- en industriegebied duidelijk merkbaar, vooral in de vorm van stof, geurhinder, lawaai en uitstoot van PM₁₀ en NO_x. Ook het aanbod en de kwaliteit van natuur- en recreatiegebieden zijn van belang. De regio herbergt natuurwaarden van internationale betekenis. Denk daarbij aan de duinen van Voorne en de Voordelta. Om een kwaliteitsimpuls voor zowel economie als leefomgeving te realiseren, is het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) opgezet. Deze focus op economie én leefbaarheid wordt de dubbeldoelstelling genoemd.

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

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

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



BOUWEN AAN VERTROUWEN: CONVENANT VISIE EN VERTROUWEN

Tijdens het uitwerken van PMR spraken gemeenten, individuele burgers en maatschappelijke organisaties hun zorgen uit over de mogelijk grote effecten van de toekomstige Maasvlakte 2 op leefbaarheid, milieu en natuur in de regio. Veel partijen pleitten voor het bewaken van het evenwicht tussen economische belangen en leefbaarheid, zowel bij de aanleg van Maasvlakte 2 als tijdens het gebruik in de jaren daarna. Daar is op initiatief van het Havenbedrijf Rotterdam het Convenant Visie en Vertrouwen voor opgesteld. Dit convenant bouwde voort op het Convenant Visie en Durf, dat in 2000 werd gesloten tussen de gemeente Rotterdam, de vereniging Natuurmonumenten, de stichting Natuur en Milieu en Consept¹. Het Convenant Visie en Vertrouwen is op 15 mei 2008 ondertekend door een brede groep belanghebbenden: de Ministeries van V&W, VROM (samen nu het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, IenM) en LNV (nu het Ministerie van Economische Zaken, EZ), de provincie Zuid-Holland, de gemeente Rotterdam, de (toenmalige) stadsregio Rotterdam, de Milieufederatie Zuid-Holland (nu de

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

“ Het aanleggen en inrichten van een duurzame Maasvlakte en het uitvoeren van de benodigde compensatieprojecten vergen een lange adem. ”



Natuur- en Milieufederatie Zuid-Holland), de vereniging Natuurmonumenten, de stichting het Zuid-Hollands Landschap, de Stichting Duinbehoud, Deltalinqs, VNO-NCW en het Havenbedrijf Rotterdam.

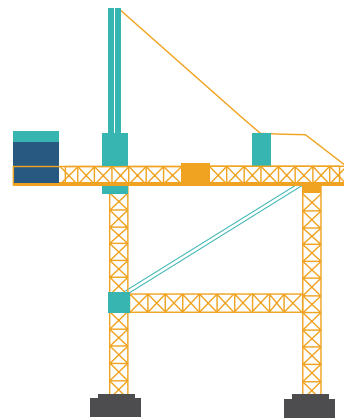
Het Convenant Visie en Vertrouwen bewaakt de dubbeldoelstelling van PMR en de samenhang van de deelprojecten. Kern van het convenant is een reeks van 35 afspraken over de drie deelprojecten (bijlage 1 van het convenant). De afspraken zijn onderverdeeld in 24 publiekrechtelijke en 11 privaatrechtelijke afspraken. De publiekrechtelijke afspraken zijn afgeleid van wettelijke besluitvormingstrajecten, zoals de Planologische Kernbeslissing PMR, de vergunningen voor de aanleg van Maasvlakte 2 en het bestemmingsplan Maasvlakte 2. De privaatrechtelijke afspraken zijn aanvullende verplichtingen die het Havenbedrijf (HbR) op zich heeft genomen. Het betreft hier deels inspanningsverplichtingen en deels resultaatverplichtingen.

DE TAFEL VAN BORGING

Het Afsprakenkader heeft een looptijd van 25 jaar, tot en met 31 december 2033. Het aanleggen en inrichten van een

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

Het is de eerste keer dat voor een project van deze omvang zulke langlopende afspraken zijn gemaakt met zo'n uiteenlopend scala aan belangenorganisaties. Bij het sluiten van het Convenant Visie en Vertrouwen is onderkend dat een overeenkomst voor de duur van 25 jaar risico's kent. Voorbeelden daarvan zijn: de betrokkenheid van de convenantpartijen vermindert, toegezegde acties pakken anders uit dan voorzien en contactpersonen verdwijnen uit beeld of worden opgevolgd door mensen met andere ideeën. Daarom hebben de ondertekenaars afgesproken dat zij met elkaar in gesprek zullen blijven, ook op de langere termijn. Zij hebben een periodiek



overleg tussen de convenantpartijen ingesteld, waarin voortgang en resultaten van de afspraken worden besproken. Dat overleg is de Tafel van Borging.

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

MONITORING EN EVALUATIE VAN HET CONVENANT

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

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

Daarnaast staat in artikel 3.7 dat Havenbedrijf Rotterdam (HbR) verantwoordelijk is voor de monitoring en evaluatie van de privaatrechtelijke afspraken. HbR rapporteert daarover in de zogenoemde MEP+-rapportage. In de afgelopen jaren is deze telkens tegelijk met de Integrale Rapportage aangeboden aan de Tafel van Borging. Aan de Tafel van november 2016 is besloten om de MEP+-rapportage nog maar eens in de drie jaar uit te brengen. In de tussenliggende jaren stelt HbR een brief op voor de Tafel, met een kort overzicht van stand van zaken en risico's.

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

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

De Tafel van Borging constateerde in 2013 dat het rapportageproces rondom het convenant op orde is. Men zag op dat moment geen aanleiding om een externe evaluatie uit te laten voeren.

In het kader van de Regeling Grote Projecten (waar PMR onder valt) stelde IenM jaarlijks een voortgangsrapportage PMR voor de Tweede Kamer op. Eind 2015 heeft de Tweede Kamer ingestemd met een vereenvoudiging van de governancestructuur van PMR. Met ingang van 2016 is daarmee de jaarlijkse voortgangsrapportage komen te vervallen, en informeert de minister de Kamer over PMR met behulp van de Integrale Rapportage.

INTEGRALE RAPPORTAGE VISIE EN VERTROUWEN: VERANTWOORDING EN TRANSPARANTIE

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

De focus op economie én leefbaarheid wordt de dubbeldoelstelling genoemd.

De Integrale Rapportage brengt verslag uit over de voortgang vanaf de ondertekening van het convenant in mei 2008. De inhoudelijke informatie komt uit vastgestelde monitoringrapporten (zie hoofdstuk 2). Het peilmoment ligt globaal rond 1 juli 2017; voor sommige afspraken is 1 januari 2017 als peildatum aangehouden. Belangrijke ontwikkelingen na deze peilmomenten staan beschreven in de aanbiedingsbrief bij deze rapportage.

LEESWIJZER

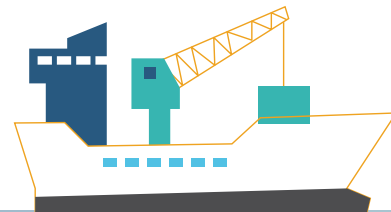
De Integrale Rapportage kent een vaste opzet: na deze inleiding (hoofdstuk 1) leest u in hoofdstuk 2 een toelichting op de uitvoerings- en rapportagestructuur. De hoofdstukken 3 tot en met 7 beschrijven het bestuurlijk kader en de voortgang op hoofdlijnen van de vijf thema's uit het Afsprakenkader. Onder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

Deze Integrale Rapportage bevat 21 infobladen met informatie over de publiekrechtelijke afspraken uit het Convenant Visie en Vertrouwen. De afspraken 18 en 19 (over geluidskwaliteit) hebben samen één infoblad, net als de afspraken 34 en 35 (over de ruimteprojecten binnen Bestaand Rotterdams Gebied). Het gecombineerde infoblad 26&27 (over de duincompensatie) is dit jaar voor het eerst gesplitst. De nummering van de infobladen loopt niet geheel door: informatie over de elf ontbrekende afspraken uit het convenant vindt u in de MEP+-rapportage.

De infobladen zijn opgezet volgens een standaard format. Een deel van de informatie blijft ieder jaar min of meer gelijk: Achtergrond afspraak, Beoogde resultaten en Verantwoordelijkheden (statische informatie). De onderdelen Stand van zaken en ontwikkelingen, Feitelijke resultaten en Conclusie en toelichting worden jaarlijks geactualiseerd (dynamische informatie).



2 UITVOERINGS- EN RAPPORTAGESTRUCTUUR



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

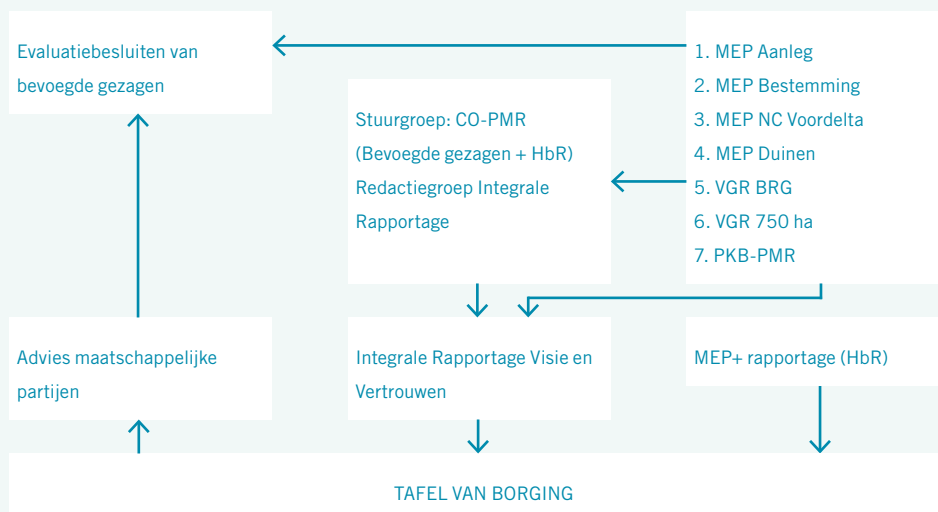
ORGANISATIE EN WERKWIJZE

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

Het Coördinatieoverleg PMR (CO-PMR) vervult de rol van stuurgroep en geeft de rapportage vrij voor bespreking aan de Tafel van Borging. In figuur 2 staat een schematische weergave van de organisatie



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



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

De Integrale Rapportage gaat in beginsel in op de resultaten die fysiek waarneembaar en meetbaar zijn.



DATA- EN INFORMATIESTRUCTUUR

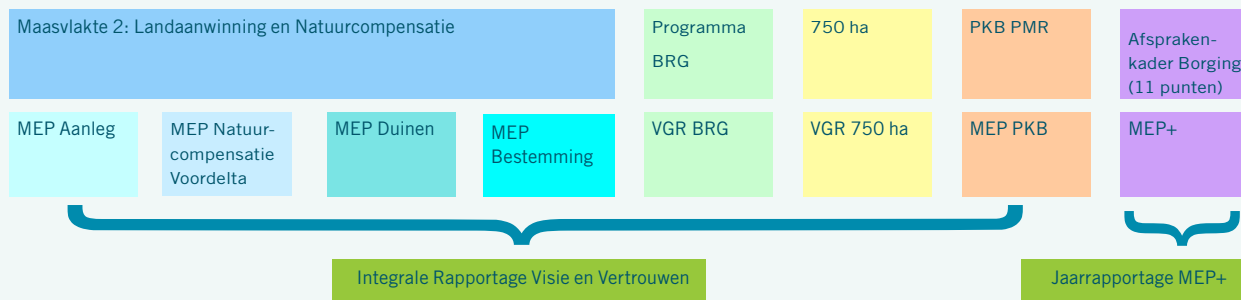
Voor de IR is geen zelfstandig onderzoek opgezet. In het kader van diverse wettelijke regelingen en afspraken wordt immers al uitgebreid gemeten en gemonitord (zie figuur 3). Zo is in de Wet milieubeheer (Wm) de verplichting opgenomen om de daadwerkelijk optredende gevolgen van m.e.r.-plichtige besluiten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

van het MEP Bestemming, waarbij de focus ligt op de negatieve effecten van het gebruik van Maasvlakte 2 op de bestaande duinen en de compensatie daarvoor in de nieuw aangelegde duinen.

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



Project Mainportontwikkeling Rotterdam



Op basis van al deze stukken stelt de Redactiegroep de IR op.

De verantwoordelijkheid voor de juistheid, volledigheid en tijdigheid van de informatie in deze IR ligt bij de (overheids)partijen als bevoegd gezag voor de verschillende onderdelen van PMR en bij HbR. Voor deze achtste IR zijn onder andere de volgende rapportages als informatiebron gebruikt:

- de rapportages van HbR als vergunninghouder op grond van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken, de Ontgrondingenwet, de Wet droogmakerijen en indijkingen en de Wet Natuurbescherming, in het kader van de aanleg van Maasvlakte 2;
- de rapportages PMR monitoring Natuurcompensatie Voordelta, opgesteld door Deltares en Imares in opdracht van Rijkswaterstaat, over de ontwikkelingen in de Voordelta – opgesteld op grond van de UWV Landaanwinning en de verplichting tot monitoring voortvloeiend uit het Beheerplan Voordelta;
- de rapportage van Rijkswaterstaat als vergunninghouder op grond van de Wet Natuurbescherming voor de aanleg van de compensatieduinen, de jaarverslagen over de duincompensatie van het Zuid-Hollands Landschap (beheerder van Spanjaards Duin), het rapport Uitvoering Meetstrategie Duinen (Grontmij, nu Sweco, in opdracht van Rijkswaterstaat,

2015) en het technisch verslag 'Evaluatie in het kader van het MEP Duinen' (2017);

- tot en met 2015: de voortgangsrapportages (VGR's) aan de Tweede Kamer in het kader van de regeling Grote Projecten en de onderliggende voortgangsrapportages over de verschillende PMR-onderdelen, waaronder de VGR 750 ha (met ingang van 2016 vervallen);
- de rapportages in opdracht van lenM over de resultaten en effecten van de afgeronde BRG-projecten (BRG-projectmonitor, BRG-effectrapport), opgesteld door (het voormalige) ROM-Rijnmond en de DCMR;
- de voortgangsrapportages BRG van de gemeente Rotterdam;
- de datarapportages en de evaluatie in het kader van het MEP Bestemming Maasvlakte 2 (2017) (vastgesteld door de gemeente Rotterdam);
- de handavingsrapportages van de Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid over de handhaving in de Voordelta.

De IR baseert zich voor wat betreft kaders en achtergronden van de afspraken op documenten zoals de Uitwerkingsovereenkomst Landaanwinning, het bestemmingsplan Maasvlakte 2, de Overeenkomst Luchtkwaliteit, het beheerplan Voordelta en de Planologische Kernbeslissing PMR.

Figuur 3. Overzicht van de rapportagestructuur van PMR.



Achterin het rapport is een tabel opgenomen met - per infoblad - de verwijzing naar de relevante onderliggende documenten met detailinformatie.

PEILDATUM VOOR DE BEOORDELING

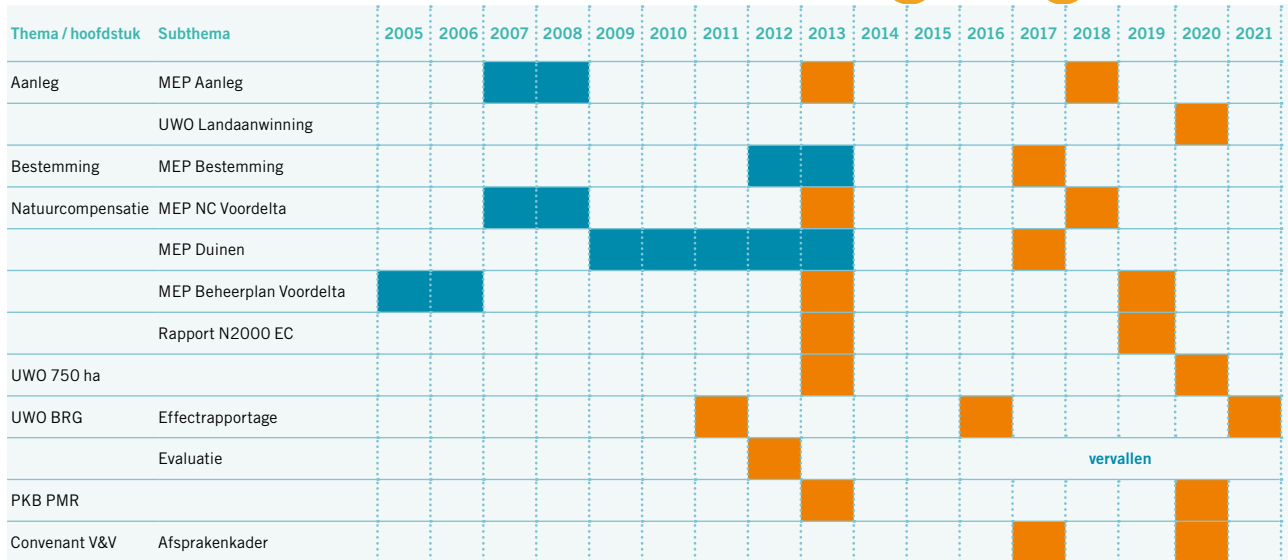
De inhoudelijke informatie in deze IR komt, zoals beschreven, uit vastgestelde rapporten. Doordat deze rapportages elk hun eigen tijdstip en frequentie van verschijnen hebben, verschilt het peilmoment voor de beoordeling per afspraak. Bovenaan elk infoblad is die peildatum opgenomen. Omdat er vaak een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

PROCES EN INHOUD

Het gaat bij het Convenant Visie en Vertrouwen natuurlijk primair om de (fysieke) resultaten. De afspraken uit het convenant bevinden zich echter in verschillende fasen, variërend van planvorming tot en met afronding. De IR gaat in beginsel in op de resultaten die fysiek waarneembaar en meetbaar zijn. Op dit moment geldt dat bijvoorbeeld voor de aanleg van Maasvlakte

2, de ontwikkeling van de duincompensatie, een groot deel van de deelprojecten binnen BRG en de 750 ha-projecten Schiezone en Groene Verbinding. Ook is in 2015 het gebruik van Maasvlakte 2 gestart, dus zal de inhoudelijke informatie over de afspraken binnen dit thema de komende jaren toe gaan nemen. De uitvoering van enkele andere (sub-)thema's zit nog in de planningsfase. Van fysieke maatregelen of resultaten is dan nog nauwelijks sprake. Ook is van sommige afspraken nog geen inhoudelijk resultaat te meten. Om toch de voortgang (of het ontbreken daarvan) te laten zien, verstrekt de IR procesinformatie.

Vanwege de continuïteit is afgesproken om ook afgeronde en vervallen afspraken in de IR te laten staan, waarbij duidelijk wordt vermeld dat de afspraak is gerealiseerd dan wel niet uitvoerbaar is gebleken. In de editie van 2017 is dat het geval met de OV-verbinding met het recreatiestrand op Maasvlakte 2 (infoblad 13, afspraak in 2014 niet haalbaar gebleken), de Groene Verbinding (infoblad 31, gereedgekomen in 2014) en de BRG-projecten gericht op ruimtewinst (infoblad 32, gereed in 2009).



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

Tot slot toont figuur 4 de belangrijkste formele evaluatiemomenten per PMR-thema tot en met 2021. In 2013 is er in het kader van MEP Natuurcompensatie Voordelta voor het eerst officieel geëvalueerd, voortbouwend op de nulmeting uit 2007-2008. Ook het MEP Aanleg is in 2013 voor het eerst geëvalueerd. Op basis van die evaluaties zijn de evaluatievragen aangescherpt en het monitoringsprogramma bijgesteld. In 2015 is de nulmeting MEP Bestemming vastgesteld, gevolgd door een datarapport in 2016. De resultaten hiervan zijn, voor zover ze op tijd beschikbaar waren, verwerkt in deze IR. De eerste evaluatie in het kader van MEP Bestemming is in 2017 opgesteld, een jaar voordat het bestemmingsplan Maasvlakte 2 op grond van de Wet ruimtelijke ordening moet worden herzien. Ook de conclusies uit de evaluatie in het kader van MEP Duinen zijn betrokken bij de herziening van het bestemmingsplan Maasvlakte 2. In het kader

van de UWO BRG is begin 2017 een effectrapport BRG verschenen. De conclusies hieruit worden meegenomen bij de verdeling van de resterende budgetten in 2017. MEP Aanleg en MEP NCV worden in 2018 voor de tweede maal geëvalueerd.

In 2013 heeft het Ministerie van IenM een tussentijdse evaluatie van de PKB PMR laten uitvoeren door Bureau Berenschot. Die is eind 2013 naar de Tweede Kamer gestuurd. In 2020 volgt opnieuw een PKB PMR-evaluatie. Die wordt een synthese van alle beschikbare evaluatierapporten tot dusver. Ook beziet die evaluatie of en op welke wijze aan de gesignaleerde aandachtspunten van de PKB-evaluatie uit 2013 gevolg is gegeven.



3 THEMA LANDAANWINNING, AANLEG MAASVLAKTE 2

ALGEMEEN

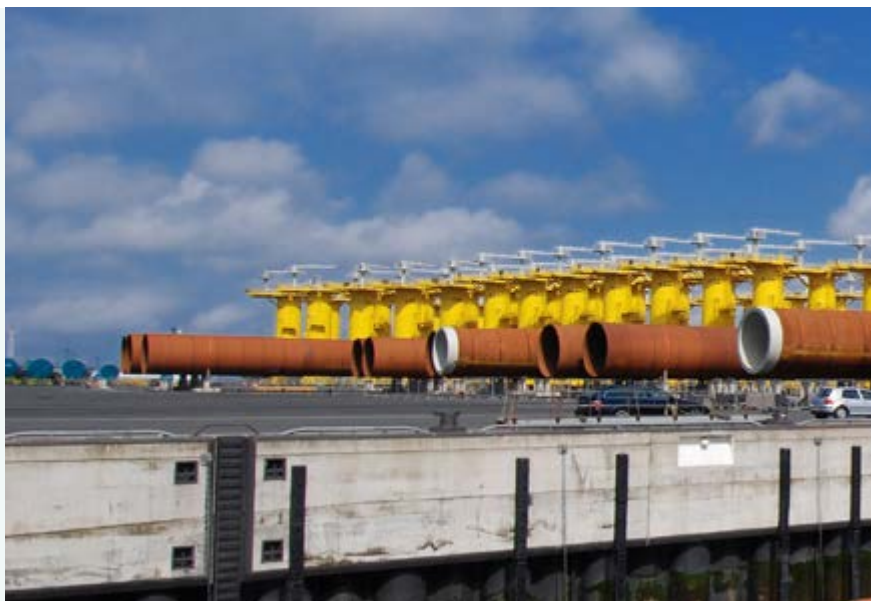
De Rotterdamse haven levert een belangrijke bijdrage aan de Nederlandse economie. De ligging aan zee, in combinatie met de aanwezige infrastructuur en achterlandverbindingen, vormt hiervoor de basis, evenals de kennis en ervaring die in dit gebied zijn opgebouwd. Het Project Mainportontwikkeling Rotterdam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

Centraal in het eerste deel van de dubbeldoelstelling van PMR staat de realisatie van een nieuw haven- en industrieterrein in de Noordzee: Maasvlakte 2. Dit terrein sluit aan op de bestaande Maasvlakte. Maasvlakte 2 versterkt de economische positie van de mainport Rotterdam. Zij biedt plaats aan bedrijven die grond nodig hebben in de directe nabijheid van een diepe zeehaven.

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 respectievelijk de stand van zaken en resultaten van de aanleg en de duurzame aspecten daarvan.

BESTUURLIJK KADER

De basis voor de aanleg van Maasvlakte 2 is de Planologische Kernbeslissing (PKB) PMR 2006). In de Uitwerkingsovereenkomst Deelproject Landaanwinning (UWO Maasvlakte 2) en het bijbehorende Toetskader zijn de verantwoordelijkheden geregeld. Het Havenbedrijf Rotterdam N.V. (HbR) is verantwoordelijk voor de aanleg en is het eerste aanspreekpunt voor het

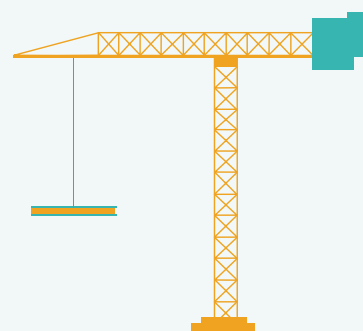


PMR-deelproject Landaanwinning. De Staat der Nederlanden is vertegenwoordigd door de Ministeries van Infrastructuur en Milieu (IenM), Economische Zaken (EZ) en Financiën. De minister van IenM toetst als projectminister PMR of de aanleg volgens het Toetskader plaatsvindt.

Andere overheidspartners in PMR zijn de provincie Zuid-Holland, de stadsregio Rotterdam (tot 1-1-2015) en de gemeente Rotterdam. De gemeente Rotterdam is verantwoordelijk voor het bestemmingsplan Maasvlakte 2, waarin het gebruik van Maasvlakte 2 wordt geregeld. In het huidige Bestemmingsplan Maasvlakte 2 is het gebied bestemd voor bedrijven die zich toeleggen op de op- en overslag van containers, de chemische industrie en de distributiesector. In 2018 zal een nieuw bestemmingsplan voor Maasvlakte 2 van kracht worden (zie hoofdstuk 4).

PLANNING EN VOORTGANG

Maasvlakte 2 krijgt een bruto omvang van circa 2.000 hectare. De landaanwinning gaat bestaan uit maximaal 1.000 hectare netto uitgeefbaar haven- en industrieterrein en uit circa 1.000 hectare havenbekkens, zeekering en infrastructuur.



“ Sinds medio 2016 is er een duidelijke en toenemende vraag naar terreinen voor maritieme offshore-industrie ontstaan. ”



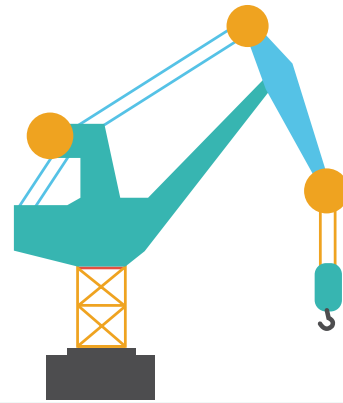
De aanleg vindt plaats in fasen. De eerste fase begon in 2008 en werd in 2013 afgerond. Na die eerste fase worden tot 2033 de overige terreinen aangelegd. De marktvaart naar nieuwe haventerreinen bepaalt het tempo waarin dat gebeurt. Door de haven gefaseerd uit te breiden, wordt voorkomen dat grote stukken terrein braak komen te liggen. In totaal vergt de landaanwinning circa 290 miljoen m³, waarvan ongeveer 230 miljoen m³ in de eerste fase is opgebracht.

Het Havenbedrijf Rotterdam startte in 2005 met de Europese aanbesteding voor de eerste fase van de aanleg. Het consortium PUMA (Projectorganisatie Uitbreiding Maasvlakte) voerde tussen 2007 en 2013 de eerste fase uit. Bij het Design & Construct-contract, zoals bij de aanleg van de eerste fase van Maasvlakte 2 gesloten is, werd de opdrachtnemer verantwoordelijk voor het ontwerp en de aanleg van de landaanwinning en de infrastructuur.

In de eerste fase zijn de hele buitencontour en ongeveer de helft van de binnenterreinen aangelegd. Ook heeft PUMA op Maasvlakte 2 nieuwe infrastructuur (wegen, bruggen, spoor) aangelegd. Daarnaast is onder regie

van het Havenbedrijf, door verschillende aannemers, de oude infrastructuur op Maasvlakte 1 aangepast en aangesloten op de nieuwe infrastructuur. De eerste fase is voorspoedig, binnen planning en binnen budget, verlopen. Tot 2023 is HbR ook verantwoordelijk voor het onderhoud van de zeekering (uitbesteed aan PUMA).

In 2014 tot en met 2016 is zand uit het vergunde zandwingebied gestort in deelgebied K2, ten behoeve van de aanleg van zanddammetjes in de Alexiahaven. Dat gebeurde op die plekken waar in de toekomst kademuren worden gebouwd. Daarnaast is in die periode zandig materiaal dat uit projecten elders in de haven is vrijgekomen, gebruikt bij de ophoging van de waterbodem achter de zanddammetjes ('werk met werk maken'). In deze periode zijn enkele miljoenen m³ zand aangebracht (waarvan 740.000 m³ in 2016).



Sinds medio 2016 is er een duidelijke en toenemende vraag naar terreinen voor maritieme offshore-industrie ontstaan. Dergelijke activiteiten zijn deepsea gebonden. In het voorjaar van 2017 heeft HbR besloten om die vraag te faciliteren door terrein K2 aan te leggen (zie figuur 5). De aanleg van K2 is eind juli 2017 begonnen. Dit jaar wordt er 30 ha aangelegd en begin 2018 nog eens 40 ha. In de eerste helft van 2018 worden ook de benodigde kademuren gebouwd en in 2019 zal de bouw van een offshore centre op terrein K2 plaatsvinden.

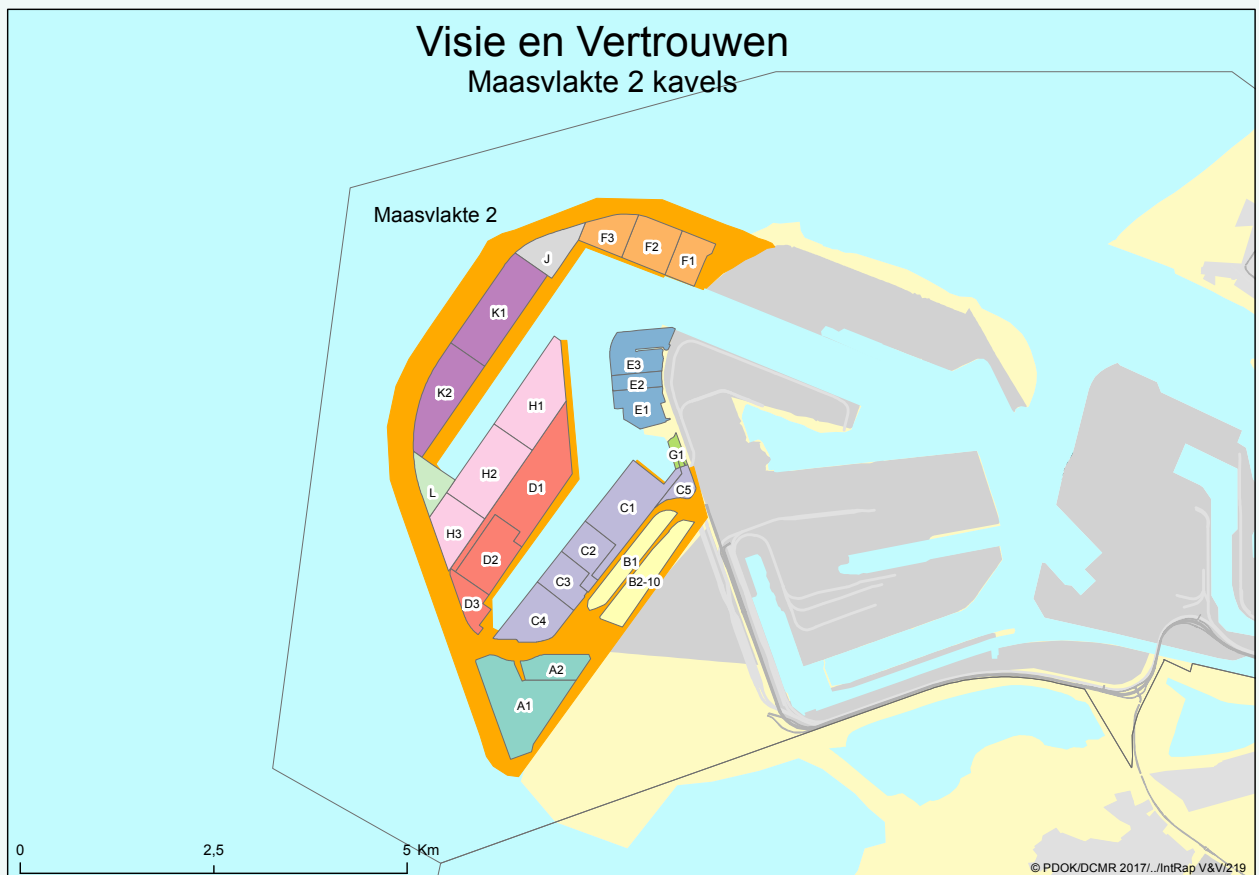
MONITORING

De gevolgen van de aanleg van Maasvlakte 2 voor onder meer natuur en milieu worden 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 in de gaten gehouden of de effecten van de zandwinning en de landaanwinning binnen de voorspellingen van de milieueffectrapportage blijven.

Na afronding van de 1e fase van de aanleg is in 2013 een tussentijdse evaluatie MEP Aanleg uitgevoerd. Uit die evaluatie bleken de effecten van de (toen beoordeelde aspecten van de) aanleg kleiner of gelijk te zijn aan de voorspellingen in het MER. De vraag naar de effecten van het bij de zandwinning vrijgekomen slib op de

Figuur 5. Kavelindeling Maasvlakte 2.



Indien de erosiekuil de 470 ha nadert, zullen zo nodig mitigerende maatregelen worden genomen.

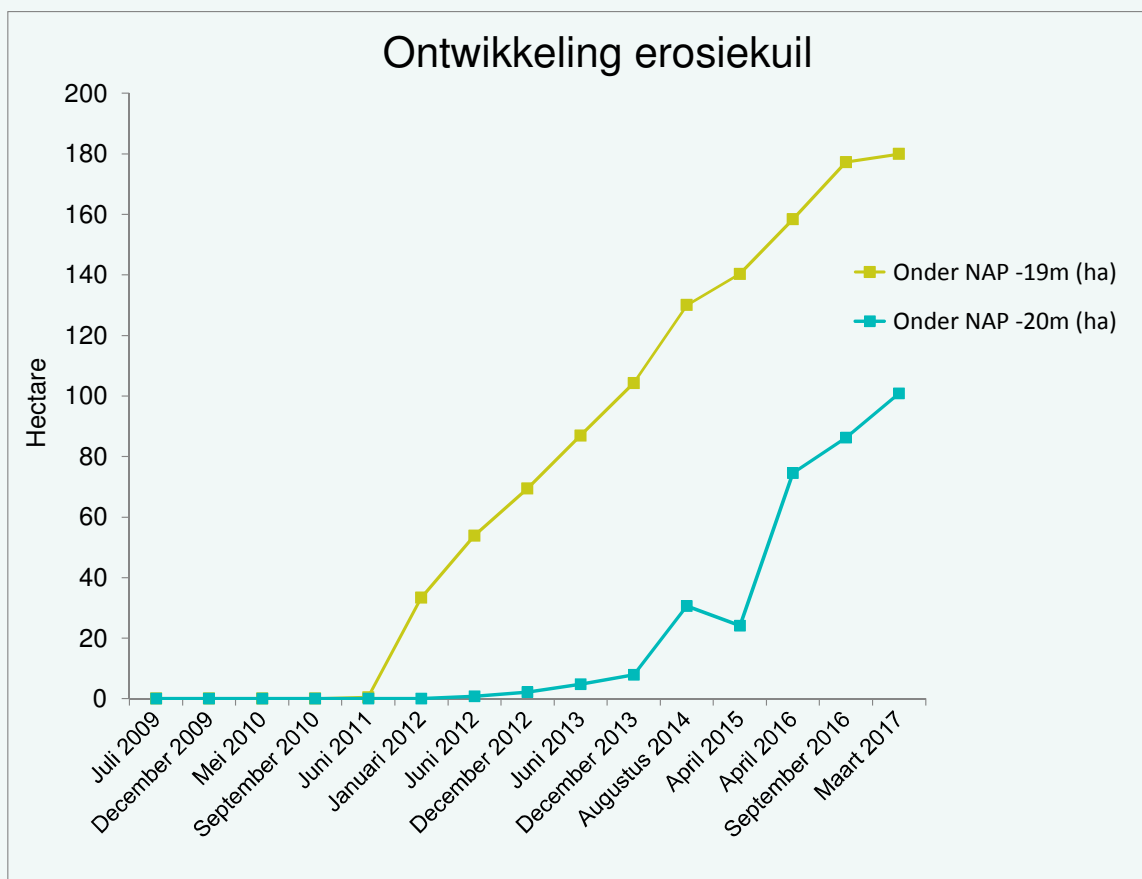
bodemfauna in de Noordzee zal in de volgende formele evaluatie (eerste helft van 2018) worden beantwoord. Ook de vraag over de ontwikkeling van benthos op de nieuwe onderwateroever zal dan worden beantwoord.

De periodieke metingen van de erosiekuil laten zien dat deze weliswaar in omvang toeneemt, maar nog ruim binnen de in het MER genoemde (en gecompenseerde) 470 ha (> -20m NAP) blijft (zie grafiek 1). In maart 2017 bedroeg de omvang van de kuil iets meer dan 100 ha (beneden de -20m NAP). Dat is positief, want ruim minder dan maximaal verwacht. Indien de erosiekuil de 470 ha nadert, zullen zo nodig mitigerende maatregelen worden genomen.

VERDER LEZEN

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

Grafiek 1.
Ontwikkeling erosiekuil.



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

TOELICHTING DE AANLEG VAN FASE 1 VAN MAASVLAKTE 2 IS BINNEN PLANNING EN BUDGET VERLOPEN. DAARBIJ ZIJN GEEN WATERSTAATKUNDIGE, CIVIEL-TECHNISCHE, NAUTISCHE OF ECOLOGISCHE KNELPUNTEN OPGETREDEN. IN DE ZOMER VAN 2017 IS FASE 2 GESTART.

BEOOGDE RESULTATEN

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

1. ACHTERGROND EN NADERE UITLEG AFSpraak

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

2. VERANTWOORDELIJKHEDEN

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

3. STAND VAN ZAKEN EN ONTWIKKELINGEN

Alle vergunningen voor de aanleg van Maasvlakte 2 zijn sinds februari 2009 onherroepelijk. In de vergunningen zijn voorschriften over monitoring opgenomen. Op basis van deze voorschriften stelde HbR het 'Monitoringplan Aanleg Maasvlakte 2' op. Dit document beschrijft hoe de vergunninghouder de monitoringverplichtingen invult. Het monitoringplan vult ook grotendeels de monitoring in die is beschreven in het Monitoring- en Evaluatieprogramma Aanleg Maasvlakte 2 (MEP Aanleg) van de bevoegde gezagen (IenM en EZ).

4. FEITELIJKE RESULTATEN

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

De 11 kilometer lange zeewering van Maasvlakte 2 is in de zomer van 2012 officieel gesloten. De harde zeewering aan de noordkant, innovatief ontworpen als 'stenig duin met blokkendam', meet 3,5 kilometer. 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 zeewering van 7,5 kilometer bestaat uit een breed zandstrand met daarachter duin.

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

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



Het Yangtzekanaal is 600 meter breed en 20 meter diep. (BRON: FRANS BERKELAAR)

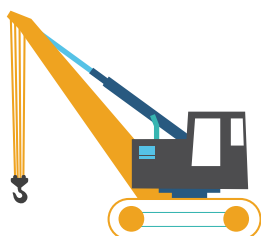
Uit analyse van de stroombeelden in de toegangseul en de vaarwegen van de haven is gebleken dat de stroomrichting voor de havenmond (tijdens vloed) is gedraaid in de richting van de geul (van NNO naar O). De dwarsstroomsnelheden in de geul zijn daardoor afgenomen. Het loodswezen ervaart dit als een positieve ontwikkeling, omdat dit het manoeuvreren van de inkomende en uitgaande zeeschepen gemakkelijker maakt.

Onderaannemers van PUMA hebben in totaal 3,2 kilometer aan nieuwe kades gebouwd. Voor de containerterminal van Rotterdam World Gateway zijn twee aansluitende kademuren aangelegd: 1.150 meter diepzeekade (voor de grote containerschepen) langs de Prinses Amaliahaven en 550 meter barge / feederkade (voor binnenvaart en kleinere containerschepen) op de kop van de terminal. Voor de terminal van de A.P. Møller-Maersk Group (APMT) zijn 1.000 meter diepzeekade en 500 meter barge / feederkade aangelegd.

In 2016 heeft Offshore Terminal Rotterdam (OTR), een combinatie van de aannemers DIMCO, TBI Infra en Dredging International, een kadeconstructie van 430 meter voor zeeschepen aangelegd, voor de 42 ha grote terminal van SIF op terrein E. Aannemer Hakkers bouwde een aansluitende, overdekte insteekhaven met een lengte van 108 meter voor binnenvaartschepen. De terminal is in januari 2017 formeel in gebruik genomen.

In de jaren 2014-2016 is zand gewonnen in het vergunde zandwingsgebied ten behoeve van de aanleg van zanddammetjes in de Alexiahaven. Op deze plekken worden in de toekomst kademuren gebouwd. Daarnaast is in die periode zandig materiaal, afkomstig uit projecten elders in de haven, gebruikt bij de ophoging van de waterbodem achter de zanddammetjes ('werk met werk maken').

Sinds medio 2016 neemt de vraag naar terreinen voor maritieme offshore-industrie toe. Dergelijke activiteiten zijn deepsea gebonden. In het voorjaar van 2017 heeft HbR besloten om die vraag te faciliteren door terrein K2 aan te leggen.



Voor een overzicht van te raadplegen bronnen voor het verkrijgen van nadere details kijkt u op pagina 80 en 81.

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

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

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 in het Design & Construct-contract met de aannemer die Maasvlakte 2 aanlegt. Het gaat daarbij vooral om de veiligheid, (materiaal-besparende) vormgeving, efficiënt gebruik van terreinen, beeldkwaliteit, constructie van de zeewering en (her-)gebruik van materialen.

1. ACHTERGROND EN NADERE UITLEG AFSpraak

Een sterkere internationale en economische positie van Mainport Rotterdam is het eerste deel van de dubbeldoelstelling van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR). Een nieuw haven- en industrieterrein in de Noordzee, Maasvlakte 2, aansluitend op Maasvlakte 1, staat hierin centraal. Realisatie van Maasvlakte 2 komt tegemoet aan de uitbreidingsbehoefte van bestaande bedrijven en biedt plaats aan nieuwe. De Convenantpartijen hebben afgesproken dat ze een zo duurzaam mogelijke aanleg van Maasvlakte 2 nastreven.

2. VERANTWOORDELIJKHEDEN

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

HbR rapporteert op grond van de monitoringverplichtingen in de vergunningen over de voortgang van de aanleg en de resultaten van de monitoring aan Rijkswaterstaat (Concessie, Wbr en Ogw) en aan het Ministerie van EZ (Nb- en Ff-wet). Daarnaast geven IenM en EZ met het Monitoring- en evaluatieprogramma (MEP) Aanleg invulling aan de verplichting uit de Wet milieubeheer (Wm) om de daadwerkelijk optredende gevolgen van een m.e.r.-plichtig besluit te onderzoeken. De monitoringsinspanningen van HbR worden hierin geïntegreerd.

3. STAND VAN ZAKEN EN ONTWIKKELINGEN

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

4. FEITELIJKE RESULTATEN

De ingreep in het Nederlandse kustfundament was door het gekozen ontwerp kleiner dan volgens de twee Referentieontwerpen van de PKB. De winst zit in het optimaliseren van de verhouding bruto- versus netto-oppervlakte van Maasvlakte 2 met behoud van de functionaliteit van de haven. Door de compacte vorm van de landaanwinning is bespaard op de hoeveelheid te winnen zand en blijft een veilige toegang naar de haven van Rotterdam voor zeevaart gehandhaafd. De zeewering is zo ontworpen dat de kans op overstroming zeer klein is. Het Bestemmingsplan Maasvlakte 2 kent aan die buitencontour als primaire functie 'waterkering' toe, maar biedt ook ruimte aan andere functies, zoals natuur, landschap, recreatie en exploitatie van windturbines.

Bij het bepalen van de hoogte van de haventerreinen is een overstromingskans van 1/10.000 per jaar gehanteerd. Dat resulteerde in een terreinhoogte van +5,0 meter NAP en een benodigde hoeveelheid zand voor de aanleg van de eerste fase van 230 miljoen m³. Een deel (17 miljoen m³) is verkregen bij het uitdiepen van de havenbekkens, het uitdiepen en

doorsteken van de Yangtzehaven en bij projecten in het bestaande havengebied, zoals het weghalen van de oude zeewering. Hiermee is bespaard op zandwinning op de Noordzee.

De vergunde zandwinlocaties op de Noordzee liggen op relatief korte vaarafstand (10 à 11 kilometer) van Maasvlakte 2, maar buiten het Natura 2000-gebied Voordelta. Met relatief diepe zandwinputten (maximaal 20 meter diep) is verstoring van het bodemleven zoveel mogelijk tegengegaan.

Aan de noordzijde van de landaanwinning is over een lengte van 3,5 km een stenig duin aangelegd, innovatief in de waterbouw. De aansluiting van deze harde zeewering op die van de bestaande Maasvlakte is zo ontworpen dat een kortere nieuwe zeewering volstaat. Ook hiermee is bespaard op de hoeveelheid te gebruiken materiaal. Vóór deze constructie is, als golfbreker, een blokkendam in zee geplaatst. Hiervoor is de oude harde zeewering van Maasvlakte 1 gebruikt. Uiteindelijk zijn 19.588 betonblokken (2,5 x 2,5 x 2,5 meter, 40 ton per stuk) en daarnaast 2 miljoen ton breuksteen, hergebruikt.

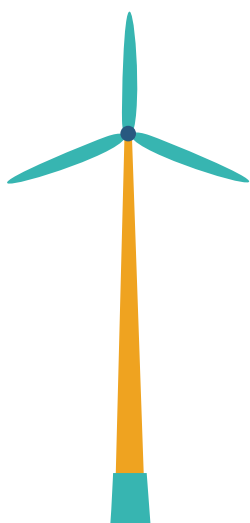
Aan de zuidwestkant is een 7,5 km lange, zachte zeewering aangelegd in de vorm van duinen met strand. Hiervoor is een relatief grove korrel gebruikt, waardoor met minder zand een steilere vooroever kon worden aangelegd. Net als het oude Slufterstrand biedt het nieuwe Maasvlaktestrand ruimte aan veel vormen van recreatie: in het zuidwesten 2,5 km badstrand, noordwaarts 5 km voor buitensporten zoals vissen, zeilen, golf-, wind- en kitesurfen.



Kinderen zoeken naar fossielen op het Maasvlaktestrand. (BRON: AD)

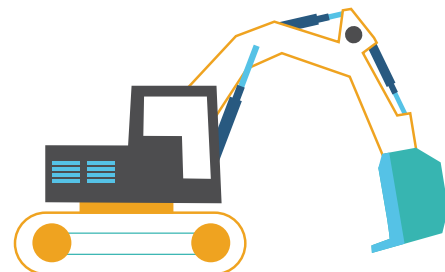
Om het aantal containers dat over de weg gaat te beperken (zie infoblad 11, Modal split), hebben de containerbedrijven (APMT en RWG) moderne overslagfaciliteiten gebouwd om het spoor optimaal te kunnen benutten. Een barge/feeder terminal bedient op dezelfde wijze het containervervoer via de binnenvaart.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

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



Voor een overzicht van te raadplegen bronnen voor het verkrijgen van nadere details kijkt u op pagina 80 en 81.

4 THEMA BESTEMMING MAASVLAKTE 2



ALGEMEEN

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

BESTUURLIJK KADER

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

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



achtergrondstudies zijn de gevolgen van het gebruik van Maasvlakte 2 onderzocht. In 2008 stelde de gemeenteraad van Rotterdam het bestemmingsplan Maasvlakte 2 vast; in 2009 werd het plan onherroepelijk.

In 2016 zijn Havenbedrijf en gemeente Rotterdam begonnen met de herziening van het bestemmingsplan voor Maasvlakte 2. Uiterlijk 2018 moet het nieuwe plan zijn vastgesteld in de Rotterdamse gemeenteraad.

HOOFDDOELEN THEMA BESTEMMING

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

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

Bereikbaarheid is ook in het nieuwe bestemmingsplan Maasvlakte 2 een belangrijk aandachtspunt.



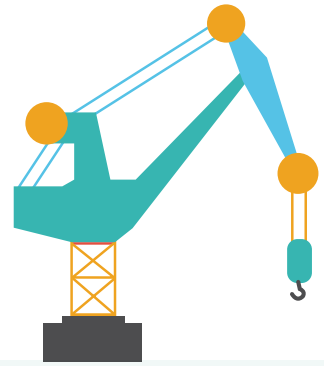
Deze afspraken zijn in het convenant terug te vinden als de afspraken 3 tot en met 23. Elf afspraken onder dit thema zijn verplichtingen die het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) op zich heeft genomen (zie hoofdstuk 1). HbR rapporteert hier eenmaal per drie jaar over aan de Tafel van Borging, in de zogenoemde MEP+-rapportage.

HOOFDDOEL DUURZAAM BEDRIJVENTERREIN

Maasvlakte 2 is milieutechnisch alleen inpasbaar als aan strenge voorwaarden wordt voldaan. HbR heeft die noodzaak omgezet in de ambitie om van de Rotterdamse haven in het algemeen en van Maasvlakte 2 in het bijzonder de meest duurzame haven ter wereld te maken. De afspraken die onder dit hoofddoel vallen, gaan over duurzame inrichting en duurzaam beheer van Maasvlakte 2, het gebruik van de meest milieuvriendelijke technieken en een zo efficiënt mogelijk ruimtegebruik. Van de acht afspraken onder dit hoofddoel vallen er zeven onder MEP+. De Integrale Rapportage rapporteert over één afspraak binnen dit hoofddoel: het handhaven van twee stepping stones voor natuur in de haven (infoblad 10).

HOOFDDOEL BEREIKBAARHEID

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



HOOFDDOEL BEPERKING NEGATIEVE EFFECTEN OP DE OMGEVING

In het MER Bestemming zijn de effecten van het gebruik van Maasvlakte 2 in kaart gebracht. De mogelijke negatieve effecten zijn: een toename van de uitstoot van CO₂, NO_x en fijnstof, meer waterverontreiniging, meer hinder door geluid, geur en licht en meer veiligheidsrisico's door productie en transport van gevaarlijke stoffen. Met contracten en vergunningvoorschriften worden deze effecten geneutraliseerd of zo klein mogelijk gehouden. Daarnaast zijn compenserende maatregelen afgesproken, zoals duincompensatie (zie hoofdstuk 5). Enkele maatregelen zijn uitgewerkt in aparte programma's, zoals de Overeenkomst Luchtkwaliteit Maasvlakte 2 uit 2008 met twee addenda uit respectievelijk 2012 en 2013. Van de acht afspraken onder dit hoofddoel worden er vijf (luchtkwaliteit, geluid van industrie, geluid van verkeer, externe veiligheid en waterkwaliteit) besproken in de Integrale Rapportage, de andere drie in de MEP+-rapportage. Alle genoemde aspecten worden in 2017 opnieuw onderzocht, in het MER en de Passende Beoordeling die in het kader van het nieuwe bestemmingsplan opgesteld moeten worden.

PLANNING EN VOORTGANG

Met kleine aanpassingen (partiële herzieningen) van het bestemmingsplan is de inrichting van Maasvlakte 2 geoptimaliseerd. Een voorbeeld daarvan is het vervangen van gelijkvloerse kruisingen van weg en spoorweg door ongelijkvloerse kruisingen. De eerste terreinen op Maasvlakte 2 zijn zo'n twee jaar in gebruik. Najaar 2014 was de eerste test met containeroverslag. De commerciële exploitatie van Maasvlakte 2 is medio 2015 officieel van start gegaan met het in bedrijf komen van de APMT-terminal en de RWG-terminal.

In het Bestemmingsplan Maasvlakte 2 uit 2008 was ruimte gereserveerd voor drie typen bedrijvigheid: distributie, containeroverslag en chemie.

De ontwikkeling van de containeroverslag op Maasvlakte 2 verloopt conform de verwachtingen, maar de vraag naar terreinen voor de chemiebranche blijft uit. Wel ontstond in de loop van de tijd behoefte aan ruimte voor de offshore-industrie, gerelateerd aan duurzame vormen van energieopwekking. In 2015 zijn Sif Group en HbR overeengekomen dat een terminal wordt aangelegd op terrein E voor de productie van 'monopiles', funderingspalen voor offshore windturbines. Deze terminal is november 2016 operationeel geworden.

MONITORING

De Wet milieubeheer bevat de verplichting om de daadwerkelijke milieugevolgen van een m.e.r.-plichtig besluit te evalueren. Daarvoor heeft de DCMR, samen met de gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf Rotterdam, een monitoring- en evaluatieprogramma (MEP) en een monitoringplan opgesteld. Het college van B&W van Rotterdam heeft dit MEP / Monitoringplan Bestemming Maasvlakte 2 in 2012 vastgesteld. De nulmeting MEP Bestemming Maasvlakte 2 is september 2015 opgeleverd, toen ook de nulmeting van het MEP Duinen (zie hoofdstuk 2) werd afgerond. Beide rapporten zijn in januari 2016 vastgesteld door het college van B&W van Rotterdam. Najaar 2016 is een eerste datarapportage MEP Bestemming uitgebracht en vastgesteld.

Om de lessen uit het MEP in te kunnen brengen in de nieuwe bestemmingsplan-procedure, is de evaluatie in het kader van het MEP Bestemming (oorspronkelijk gepland voor 2017) naar voren gehaald. Deze eerste evaluatie in het kader van het MEP Bestemming Maasvlakte 2 is in maart

Met contracten en vergunningvoorschriften worden negatieve effecten geneutraliseerd of zo klein mogelijk gehouden.



2017 vastgesteld door de gemeente Rotterdam. Samen met de datarapportage uit 2016 vormt de MEP-evaluatie input voor het nieuwe bestemmingsplan.

NIEUW BESTEMMINGSPLAN

De gemeente Rotterdam moet, conform de Wet Ruimtelijke Ordening, uiterlijk in 2018 het Bestemmingsplan Maasvlakte 2 herzien hebben. Het Havenbedrijf trekt het herzieningsproces. De officiële procedure startte in najaar 2016 met de terinzagelegging van de Notitie Reikwijdte en Detailinformatie als basis voor het milieueffectrapport (MER). In het voorjaar van 2017 is het ontwerpbestemmingsplan, samen met het MER en de Passende Beoordeling opgesteld. In de zomer van 2017 is het vooroverleg met de bestuurlijke partners gestart (conform het Besluit Ruimtelijke Ordening). Na het vooroverleg zal het ontwerpbestemmingplan ter inzage worden gelegd (verwachting: najaar 2017), met de mogelijkheid een zienswijze in te dienen. In september 2018 ten slotte wordt het bestemmingsplan vastgesteld door de gemeenteraad van Rotterdam.

LEESWIJZER

Maasvlakte 2 is sinds 2015 officieel in gebruik. Vanaf de zevende editie van de Integrale Rapportage wint de inhoudelijke informatie over de afspraken aan belang. De informatie over de kwaliteit van de omgeving (lucht, water) in de huidige situatie is overgenomen uit de nulmeting van het MEP Bestemming MV2 (2015), de datarapportage MEP Bestemming MV2 (2016) en de evaluatie in het kader van het MEP Bestemming (2017).

VERDER LEZEN

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

CONCLUSIE

PROCES OP KOERS 

INHOUD VOLDOET 

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

BEOOGDE RESULTATEN

Het creëren van stepping stones en het toestaan van ‘tijdelijke natuur’ in de haven draagt bij aan de duurzame aanleg en inrichting van het havengebied. Op Maasvlakte 1 en de Europoort vervullen de locaties Eiland De Kleine Beer (voorheen Papegaaibek) en het Krabbeterrein de functie van stepping stone. Ze maken uitwisseling van soorten tussen de Duinen van Voorne en de Kapittelduinen ten noorden van de Nieuwe Waterweg mogelijk. In het Afsprakenkader is vastgelegd dat beide stepping stones worden gehandhaafd.

1. ACHTERGROND EN NADERE UITLEG AFSpraak

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

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



Op het Krabbeterrein wordt de groenknolorchis steeds talrijker. (BRON: HANS STIEGLITZ - CC BY-SA 3.0)

2. VERANTWOORDELIJKHEDEN

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

3. STAND VAN ZAKEN EN ONTWIKKELINGEN

Het natuurbeleid van HbR heeft er mede toe geleid dat zich in het havengebied (openbare ruimtes en uitgeefbare terreinen, afgekort: UT) aanzienlijke natuurwaarden hebben ontwikkeld, waaronder verschillende beschermde en bedreigde soorten planten en dieren. Dat toont de Havenscan van Bureau Stadsnatuur Rotterdam (BSR) aan. HbR heeft een gedragscode en soortbeschermingsplannen voor strikt beschermde soorten ontwikkeld.

De Kleine Beer is in 2011 ontstaan door het graven van een geul door het toenmalige schiereiland Papagaaienbek. Sindsdien is de naam van de stepping stone 'Papegaaienbek' veranderd in 'Eiland De Kleine Beer'.

Krabbeterrein en Kleine Beer vallen onder de ontheffing Tijdelijke Natuur die EZ in 2012 heeft verleend aan HbR.

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

Het beheer van de stepping stones vindt plaats op basis van beheerplannen. Deze plannen zijn opgesteld door ecologen van Bureau Stadsnatuur en worden jaarlijks geactualiseerd. Hiermee wordt nadere invulling gegeven aan de door het Ministerie van EZ afgegeven ontheffing Tijdelijke Natuur (2012) en de Generieke ontheffing (2013).

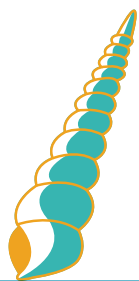
4. FEITELIJKE RESULTATEN

De stepping stone op het Krabbeterrein is een waterplas omringd door struweel van vooral duindoorn en wilg. In de grazige delen komen orchideeën voor die Europese bescherming genieten, zoals vleeskleurige orchis, moeraswespenorchis, bijenorchis en rietorchis. De groenknolorchis, die hier ook voorkomt, wordt steeds talrijker. Parnassia is in het gebied eveneens goed vertegenwoordigd. De struwelen laten het Krabbeterrein als stepping stone fungeren: ze dienen als broed-, foerageer- en rustgebied voor (trek)vogels en als leefgebied voor diverse soorten libellen, dagvlinders en andere kleine dieren.

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

Eiland De Kleine Beer fungeert als golfbreker, ter bescherming van de grote tankers die bij de LNG-terminal aanmeren, en tegelijk ook als stepping stone. Aanvankelijk wilde HbR het eiland inrichten als vochtige duinvallei. Daarnaast werd in het eerste beheerplan ook rekening gehouden met de ontwikkeling van een droog duingrasland of de vestiging van een meeuwenkolonie. Dat laatste scenario is vanaf 2011 bewaarheid, zodat HbR besloot het beheer hierop af te stemmen. Op het eiland broedden in 2016 ruim 1.500 paar kleine mantelmeeuwen en zilvermeeuwen. Ook rusten jaarrond enkele tientallen gewone en grijze zeehonden op het noordelijke strandje. Inmiddels zijn hier de eerste jongen geboren. Bovendien is het eiland ook broedlocatie geworden van de eidereend, als broedvogel regionaal een zeldzame soort. De Kleine Beer wordt eenmaal per jaar, buiten het broedseizoen, gemaaid en ontdaan van vuil. De monitoring bestaat uit het jaarrond tellen van de zeehonden vanaf de Fast Ferry en het tellen en ringen van meeuwen.

Naast bovengenoemde stapstenen bevinden zich op veel meer plekken in het havengebied natuurwaarden (UT, leidingstroken, kades en glooiingen). HbR heeft een online natuurwijzer ontwikkeld waarop de ruimtelijke verspreiding te zien is van beschermde dier- en plantensoorten in de haven. Per soort is opgenomen welke werkzaamheden mogelijk zijn.



Voor een overzicht van te raadplegen bronnen voor het verkrijgen van nadere details kijkt u op pagina 80 en 81.

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

TOELICHTING AFSPRAKEN OVER MAXIMAAL 35% CONTAINERS OVER DE WEG ZIJN VASTGELEGD IN DE CONTRACTEN TUSSEN HET HAVENBEDRIJF EN DE CONTAINER-TERMINALS. DE TERMINALS OP MAASVLAKTE 2 HEBBEN VOLDOENDE OVERSLAG-FACILITEITEN VOOR SPOOR EN BINNENVAART. ER ZIJN ALLEEN CIJFERS OVER 2015 EN 2016, ZODAT EEN INHOUDELIJK OORDEEL NOG NIET MOGELIJK IS.

BEOOGDE RESULTATEN

Deze afspraak beoogt de modal split in het transport van containers van en naar Maasvlakte 2 te verschuiven ('modal shift') van weg naar spoor en water. Daarmee wordt de bereikbaarheid over de weg (A15) versterkt (verlaging I/C-verhouding) én het milieu minder belast. Het streven voor 2033 is om het achterlandtransport van containers voor hooguit 35% met vrachtwagens te laten plaatsvinden.

1. ACHTERGROND EN NADERE UITLEG AFSpraak

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

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

2. VERANTWOORDELIJKHEDEN

Ontvangers, verladers en reders bepalen zelf hoe ze hun (volle dan wel lege) containers (laten) vervoeren. Terminaloperators kunnen transport per spoor en binnenvaart stimuleren door de terminals daar op in te richten. Een modal shift van containervervoer over de weg naar spoor en binnenvaart is niet afdwingbaar via het bestemmingsplan, noch via de omgevingsvergunning.

Om het transport via de weg te beperken, heeft HbR voorwaarden opgenomen in de contracten met de containerbedrijven die zich op Maasvlakte 2 hebben gevestigd. Ook stimuleert HbR modal shift door innovatieve logistieke concepten te faciliteren.

3. STAND VAN ZAKEN EN ONTWIKKELINGEN

De terminals op Maasvlakte 2 zijn maximaal ontsloten voor binnenvaart en railverkeer (realisatie barge- en railterminal, zie infoblad 1). Ook het aansluitende spoor- en vaarwegennet is toereikend. HbR heeft afspraken gemaakt met de containerbedrijven op Maasvlakte 2 dat (op termijn) maximaal 35% van de containers over de weg zal worden afgevoerd (streefdatum: 2033).

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

4. FEITELIJKE RESULTATEN

De terminals op Maasvlakte 2 waren op de peildatum ruim een jaar in bedrijf.

De overslagvolumes waren in het eerste jaar (2015) nog gering. De eerste rapportages van de terminaloperators over volumes en modal split zijn begin 2017 uitgekomen. De cijfers over 2016 laten zien dat het aandeel wegvervoer uitkwam op 48,4%. Dat is vergelijkbaar met cijfers van andere containerterminals in het havengebied.

| Jaar | Terminals Mv2 | Weg | Spoor | Water | Totaal |
|------|----------------|---------|--------|---------|---------|
| 2015 | Aantal TEU | 146.091 | 7.485 | 138.279 | 291.855 |
| | In percentages | 50,1% | 2,6% | 47,4% | 100% |
| 2016 | Aantal TEU | 473.527 | 50.774 | 454.402 | 978.703 |
| | In percentages | 48,4% | 5,2% | 46,4% | 100% |

Positief voor het goederenvervoer van en naar Rotterdam via de Betuwelijn is het Duitse besluit uit 2014 om een derde spoor aan te leggen tussen Emmerich en Oberhausen. De voorbereiding van de aanleg is in 2015 gestart, de aanleg zelf begin 2017. De oplevering, die aanvankelijk voorzien was voor 2022, wordt jaren later: de afgifte van bouwvergunningen in Duitsland duurt langer dan verwacht. De laatste vergunning zal naar verwachting in 2019 worden afgegeven. Pas als dat is gebeurd wil de Duitse regering weer een betrouwbare datum voor de ingebruikname van het spoor geven. Tot die tijd zullen veel goederentreinen omgeleid worden via de Brabantroute en de Twenteroute.

Wel zal naar verwachting tussen nu en 2020 het vervoer van containers over het spoor aantrekkelijker worden door liberalisering en meer concurrentie. Naast de Betuwelijn zijn langs doorgaande Europese verkeersassen inland rail terminals ontstaan. Deze terminals faciliteren het goederenvervoer per spoor van en naar Rotterdam.

Voor de capaciteit van de Betuwelijn is de stalen Calandspoorbrug de beperkende factor. De brug is een belangrijk verkeersknooppunt: al het treinverkeer van en naar Europort en de Maasvlakte rijdt er overheen. De brug is ook de enige toegangspoort voor zeeschepen van en naar de Britanniëhaven en vormt bovendien een doorgaande wegverbinding voor auto- en vrachtverkeer. De brug moet regelmatig open voor het scheepvaartverkeer dat voorrang heeft. Door de verwachte toename van het aantal passerende schepen én treinen ontstaat hier op termijn een capaciteitsprobleem. De brug uit 1969 is in 2020 aan technische vernieuwing toe. Het Ministerie van IenM heeft daarom besloten het spoorbaanvak te verleggen naar het zogenoemde Theemswegtracé, zodat scheepvaart- en treinverkeer elkaar vanaf 2020 minder vaak kruisen. De brug voor het wegverkeer blijft liggen en wordt gerenoveerd (zie ook infoblad 33).



Met de aanleg van een derde spoor tussen Emmerich en Oberhausen wordt de Betuweroute nóg beter benut en is meer treinverkeer vanaf de haven mogelijk. (BRON: PRORAIL)



Voor een overzicht van te raadplegen bronnen voor het verkrijgen van nadere details kijkt u op pagina 80 en 81.

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

Vervallen

CONCLUSIE**PROCES** VERVALLEN **INHOUD** VERVALLEN 

TOELICHTING ONDERZOEK NAAR DE HAALBAARHEID VAN EEN OVERBINDING NAAR HET NIEUWE RECREATIESTRAND OP MAASVLAKTE 2 HEEFT UITGEWEZEN DAT DEZE AFSpraak NIET KAN WORDEN GEREALISEERD. DE TAFEL HEEFT HIER IN NOVEMBER 2013 MEE INGESTEMD.

BEOOGDE RESULTATEN

Op 5 april 2007 nam de Rotterdamse gemeenteraad een motie aan waarin het college van B & W werd verzocht te overleggen met de (toenmalige) stadsregio over een openbaarvervoersverbinding naar het recreatiestrand van Maasvlakte 2, vanaf de zomer van 2013. De motie was bedoeld om het aantal (auto)vervoersbewegingen van en naar dit strand zoveel mogelijk te beperken, de luchtkwaliteit te beschermen en het strand voor iedereen bereikbaar te houden. In het Afsprakenkader Visie en Vertrouwen is opgenomen dat het strand vanaf de openstelling (voorzien in 2013) bereikbaar moet zijn met het openbaar vervoer.

1. ACHTERGROND EN NADERE UITLEG AFSpraak

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

2. VERANTWOORDELIJKHEDEN

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

3. STAND VAN ZAKEN EN ONTWIKKELINGEN

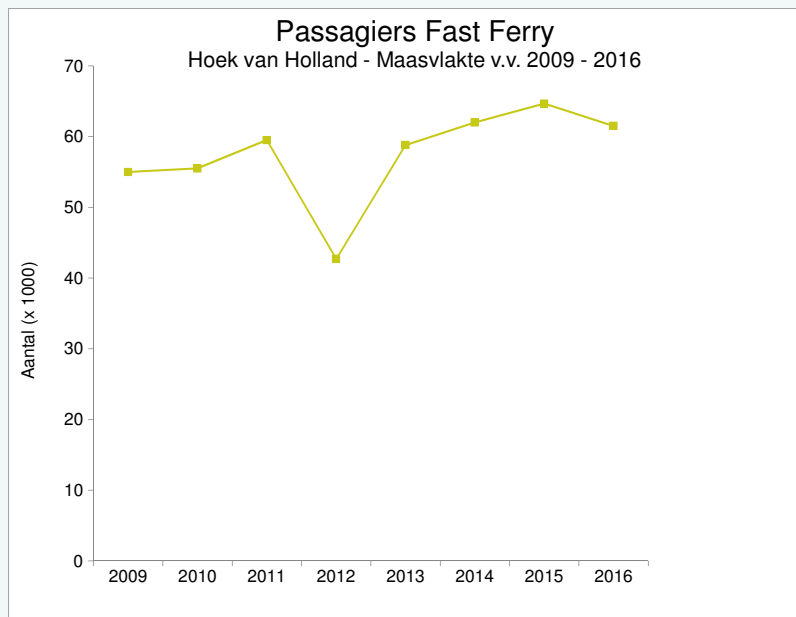
Connexxion (houder van de concessie voor de periode 2009–2018) onderhield tot en met 10 december 2011 een busverbinding, lijn 113, van de Fast Ferrysteiger op Maasvlakte 1 via het informatiecentrum Futureland naar Oostvoorne en Brielle. De lijn was bedoeld voor werknemers van bedrijven op de Maasvlakte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

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.

4. FEITELIJKE RESULTATEN

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

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



In 2016 had de Fast Ferry, tussen half februari en eind oktober, op doordeweekse dagen 14 afvaarten per dag en in het weekend 11. In de wintermaanden is de bezetting matig. De groep forensen die gebruikmaakt van de ferry voor woon-werkverkeer, blijft beperkt. Daarom heeft de Fast Ferry in de periode van eind oktober tot medio februari alleen doordeweekse afvaarten en is er geen weekenddienst. De piek wordt nog steeds gevormd door de recreatieve fietsers in het voorjaar en de zomer. In de jaren 2009-2016 fluctueren de jaarlijkse aantallen passagiers rond de 60.000 (behoudens een dip in 2012). In 2016 bedroeg het vervoerde aantal 61.500.



De groep forensen die gebruik maakt van de ferry voor woon-werkverkeer, blijft beperkt.

(BRON: ROEL DIJKSTRA)

Voor een overzicht van te raadplegen bronnen voor het verkrijgen van nadere details kijkt u op pagina 80 en 81.

THEMA BESTEMMING, SUBTHEMA BEREIKBAARHEID MAASVLAKTE 2**SUBDOEL** ADEQUATE BEREIKBAARHEID DOOR O.A. OPTIMALISERING DOORSTROMING A15**OMSCHRIJVING** OPTIMALISEREN DOORSTROMING A15**CONCLUSIE****PROCES** OP KOERS **INHOUD** VOLDOET **TOELICHTING** DE VERBREDING A15 KWAM NAGENOEG VOLGENS DE INITIËLE PLANNING GEREED.**BEOOGDE RESULTATEN**

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

1. ACHTERGROND EN NADERE UITLEG AFSpraak

De A15 is de belangrijkste verkeersader voor het Rotterdamse haven en industriegebied. Jarenlang stond deze rijksweg in de file top 10. Met name het knooppunt Vaanplein (A15/A29) zorgde voor veel stagnatie. Naar verwachting wordt de A15 nog drukker door de ingebruikname van Maasvlakte 2, intensivering van het bestaande havengebied en door nieuwe woonwijken en bedrijven op Voorne-Putten en IJsselmonde. Om de files te verminderen en de verkeersveiligheid te verbeteren, wordt de A15 van Maasvlakte tot en met het Vaanplein verbreed. Daarmee kan de voorziene verkeersgroei tot 2020 worden opgevangen.

2. VERANTWOORDELIJKHEDEN

De verbreding van de A15 maakt deel uit van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, ruimte en transport (MIRT) van IenM. Rijkswaterstaat is belast met de uitvoering. Om de Rotterdamse haven bereikbaar te houden tijdens de werkzaamheden, hebben de gemeente Rotterdam, stadsregio, Havenbedrijf Rotterdam (HbR) en Ministerie van infrastructuur en Milieu (IenM) in 2008 de Verkeersonderneming opgericht. De Verkeersonderneming is verantwoordelijk voor het bereikbaar houden van de Rotterdamse haven voor, tijdens en na de verbreding van de A15.

3. STAND VAN ZAKEN EN ONTWIKKELINGEN

De noodzaak om de A15 te verbreden stond al lang vast. In 2000 is een trajectnota/MER opgesteld. Het Tracébesluit A15 Maasvlakte-Vaanplein is eind 2010 onherroepelijk geworden. Om het hele project goed te laten verlopen, is in 2008 een bestuursovereenkomst getekend. Daarin zijn afspraken vastgelegd over de aanleg, vormgeving en inpassing van de verbrede A15.



Omloopwielen van de hefinstallatie worden preventief vervangen om de bedrijfszekerheid van de Botlekbrug te vergroten. (BRON CEES VAN DER WAAL FOTOGRAFIE EN FILM)

Verbreding en onderhoud voor de twintig jaar daarna kosten 2 miljard euro. Het project is aanbesteed als Design Build Finance Maintaincontract (DBFM). Dit houdt in dat de aannemer de opdracht krijgt voor bouw én (voor langere tijd) onderhoud. Het project is in 2010 gegund aan het consortium A-Lanes A15, een samenwerking tussen Ballast Nedam, John Laing, Strabag en Strukton.

Ook de Blankenburgtunnel ten westen van Vlaardingen kan bijdragen aan een betere bereikbaarheid van de haven. Deze Nieuwe Westelijke Oeververbinding is opgenomen in de MIRT-verkenning Rotterdam Vooruit. Voorjaar 2015 heeft de ministerraad ingestemd met de financiering van de tunnel. April 2016 werd het vastgestelde Tracébesluit gepubliceerd en ter inzage gelegd. Met een reeks inpassingsmaatregelen komt de minister deels aan de ingediende bezwaren tegemoet.

In het noordelijke Waterweggebied en bij de natuur- en milieubeweging is deze tunnelvariant omstreden, onder andere vanwege de impact op Midden-Delfland. In mei 2016 hebben de natuur- en milieuorganisaties beroep aangetekend bij de Raad van State (RvS). De zitting over dat beroep is in december 2016 geweest. In het beroep zit ook een aantal punten met betrekking tot het Programma Aanpak Stikstof (PAS). De RvS heeft hierover prejudiciële vragen aan het Europese Hof van Justitie gesteld. Als de uitspraak van RvS inzake het beroep afhangt van de antwoorden van het Europese Hof, kan die uitspraak nog wel een jaar of meer op zich laten wachten. Ondertussen gaan de voorbereidende werkzaamheden voor de Blankenburgtunnel door.

4. FEITELIJKE RESULTATEN

De werkzaamheden aan de A15 zijn in 2011 gestart. Februari 2016 heeft minister Schultz van IenM de verbrede A15 feestelijk geopend. De Botlekbrug, met 65 meter de hoogste hefbrug ter wereld, werd vanaf juli 2015 al gefaseerd in gebruik genomen. De brug is bedoeld voor vervoer van gevaarlijke stoffen die niet door de Botlektunnel mogen. Door de grotere doorvaarhoogte is het aantal dagelijkse brugopeningen gedaald van 50 naar 20, wat gunstig is voor weg- en treinverkeer. De brug kwam landelijk negatief in het nieuws door de vele storingen (92 tussen juli 2015 en juli 2017) en de Kamervragen hierover. Rijkswaterstaat werkt hard aan het vergroten van de bedrijfszekerheid, bijvoorbeeld door het vervangen van omloopwielen van de hefinstallatie (begin 2017).

De Verkeersonderneming wil de bereikbaarheid van de haven versterken door het asfalt doelmatiger te gebruiken en werknemers slimmer te laten reizen en werken. Zij stimuleert bewoners uit de regio om buiten de spits te reizen, door projecten als “Spitsscoren”, “Spitsmijden 010” en “Wild! van de spits”. Dankzij die projecten reden er tussen 2009 en januari 2016 in de ochtend en avondspits aantoonbaar minder auto's (-7%) op de A15 tussen Vaanplein en Maasvlakte. De Verkeersonderneming zet de komende jaren haar activiteiten voort, onder ander met een “Marktplaats voor Mobiliteit”. Deze Marktplaats biedt automobilisten keuzemogelijkheden om slimmer te reizen. Zo voert de Verkeersonderneming een stimuleringsregeling uit die korting geeft op de aanschaf van een elektrische fiets of scooter.

De reistijd op de A15 ‘haven uit’ loopt vooral op in de avondspits, als er veel verkeer die kant op gaat. HbR hanteert als norm voor doorstroming dat in 95% van de avondspitsen de reistijd op de A15 van Maasvlakte naar Vaanplein maximaal 48 minuten mag bedragen. Eerder was deze norm 38 minuten. Deze doelstelling van 48 minuten werd in 2014 voor het eerst (ruimschoots) gehaald (97,0%). In 2016 was dat gestegen tot 97,3%.



Voor een overzicht van te raadplegen bronnen voor het verkrijgen van nadere details kijkt u op pagina 80 en 81.

THEMA BESTEMMING, SUBTHEMA BEPERKING NEGATIEVE EFFECTEN OP DE OMGEVING**SUBDOEL** LUCHTKWALITEIT CONFORM WET LUCHTKWALITEIT**OMSCHRIJVING** MAASVLAKTE 2 VOLDOET AAN LUCHTKWALITEITSEISEN**CONCLUSIE****PROCES** OP KOERS **INHOUD** VOLDOET **TOELICHTING** DE UITVOERING VAN DE OVEREENKOMST LUCHTKWALITEIT

MAASVLAKTE 2 LIGT OP SCHEMA. DE EERSTE MAATREGELEN ZIJN UITGEVOERD. DE EFFECTPROGNOSES TONEN AAN DAT HET (GEAMENDEERDE) MAATREGELEN-PAKKET NOODZAKELIJK EN ADEQUAAT IS.

BEOOGDE RESULTATEN

Het Afsprakenkader staat dat de effecten van het gebruik van Maasvlakte 2 moeten voldoen aan het hoofdstuk Luchtkwaliteitseisen uit de Wet Milieubeheer. Bron- en effectgerichte maatregelen moeten verslechtering van de luchtkwaliteit in overschrijdingsgebieden beperken. Veel maatregelen zijn vastgelegd in OLMV2 en in regionale en gemeentelijke actieprogramma's. De maatregelen van de OLMV2 waren:

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

1. ACHTERGROND EN NADERE UITLEG AFSpraak

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

2. VERANTWOORDELIJKHEDEN

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

3. STAND VAN ZAKEN EN ONTWIKKELINGEN

OLMV2 ligt op koers. Een verbod op binnenvaartschepen met vuile dieselmotoren ligt vast in de havenbeheersverordening van Rotterdam (art. 13.2). Het havengeld voor niet-CCR2 schepen is vanaf 2012 verhoogd. De extra inkomsten gaan naar het innovatiefonds van het Expertise- en Innovatiecentrum Binnenvaart (EICB).

Vanaf 2014 gelden (vaar)snelheidsbeperkingen, gemiddeld 20%, op de trajecten Nieuwe Maas en Hartelkanaal, tot uiterlijk 1 januari 2025. De Havenmeester Rotterdam controleert deze beperkingen. In de beginperiode daalde de gemiddelde snelheid weliswaar, maar nog niet voldoende. De Havenmeester richt zich in eerste aanleg op de 'hoge-snelheidsovertreders'.

Daarnaast is per 1 januari 2014 een milieuzone voor vrachtwagens op de Maasvlakte van kracht. De gemeente Rotterdam controleert op kenteken en beboet overtredingen per 1 april 2015. De afgelopen jaren is OLMV2 op onderdelen aangepast. VERS is vervangen door een stimuleringsregeling Schone binnenvaart en duurzame logistiek. Ook de milieuzone-eisen voor vrachtverkeer zijn aangepast. Zo wordt meer rekening gehouden met de afschrijvings-systeematiek van transportbedrijven. Vrachtvoertuigen van en naar de milieuzone Maasvlakte moeten voldoen aan de emissienorm Euro VI, of Euro V indien ze nieuw op kenteken staan en niet ouder zijn dan zeven jaar. De snelheidsbeperking op de Oude Maas is vervallen.

Uitstoot van vervuilende stoffen door scheepvaartverkeer krijgt meer aandacht. Mondiaal zijn door de International Maritime Organization (IMO) via MARPOL annex VI verdragsafspraken gemaakt over verlaging van het zwavelgehalte in scheepsbrandstoffen. Zo mag scheepsbrandstof die gebruikt wordt binnen Emission Control Areas (o.a. Noordzee en Oostzee) per 1 januari 2015 niet meer dan 0,1% zwavel bevatten, tenzij toegestane emissiebehandelingssystemen nageschakeld zijn. Op termijn worden ook de NO_x-emissies verminderd, met 80 procent van het huidige niveau. Een regeling daarvoor is van toepassing op schepen gebouwd na 1 januari 2021.

Het oude Subsidieprogramma Innovaties duurzame binnenvaart (IDB) verviel op 1 juli 2015. IenM heeft voor 2016 en 2017 een nieuwe subsidieregeling ingesteld van € 200.000, waarbij het EICB als intermediair optreedt.

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

4. FEITELIJKE RESULTATEN

De twee containerterminals op Maasvlakte 2 rapporteren sinds 2015 over hun emissies van NO_x en PM₁₀. Omdat beide containerterminals met elektrisch materieel werken, zijn de emissies gering. Ook de NO_x-emissies van weg-, spoor- en scheepvaartverkeer liggen nog (ruim) onder de prognose uit het MER.

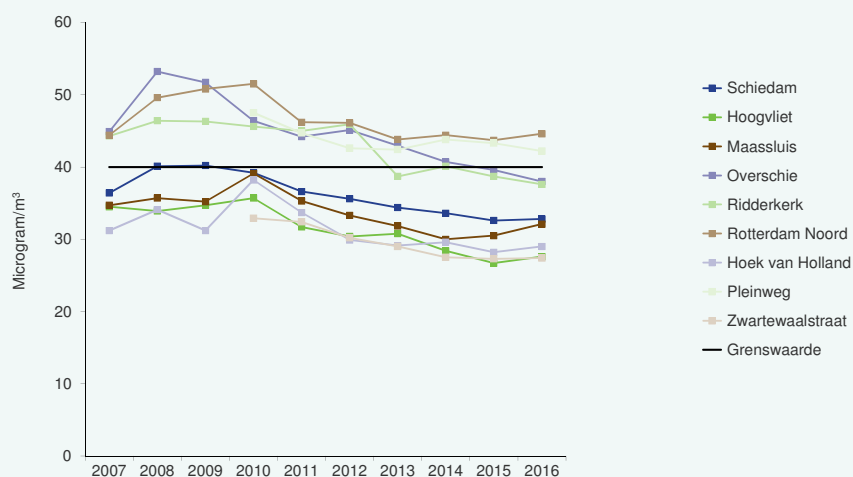
| Jaar | Terminals MV2 | NO _x | PM ₁₀ |
|------|---------------|-----------------|------------------|
| 2015 | emissie (kg) | 1.068 | 38 |
| 2016 | emissie (kg) | 1.709 | 57 |

Emissies NO_x en PM₁₀ van terminals Maasvlakte 2 in 2015 en 2016.

De gemiddelde Rijnmondse luchtkwaliteit verbeterde de afgelopen tien jaar licht. De jaargemiddelde concentraties van NO₂ en fijnstof dalen gestaag. Oorzaken zijn een dalende achtergrondconcentratie (bijdrage uit het buitenland) en dalende emissies van industrie en verkeer. Knelpunten (of bijna-knelpunten) bevinden zich langs enkele snelwegen en langs drukke binnenstedelijke wegen. De grenswaarden voor PM₁₀ werden in 2015 nergens overschreden.

Om te toetsen of de OLMV-maatregelen nog voldoen stelt HbR samen met IenM, gemeente Rotterdam en Rijkswaterstaat vanaf 2010 vijfjaarlijks een effectprognose op. De meest recente effectprognose dateert uit 2016. Hieruit bleek dat de meeste maatregelen nodig blijven. De plaatsing van luchtschermen bij de Thomassen-, Botlek- en Beneluxtunnel zijn op basis van deze effectprognose echter niet meer noodzakelijk.

In 2016 scoorden 2.003 scheepsbezoeken (7% van het totaal aantal bezoeken aan de Rotterdamse haven) voldoende punten op de Environmental Shipping Index voor korting op het havengeld. Vanaf 2016 verdubbelt HbR die korting wanneer schepen ook minder NO_x uitstoten, bijvoorbeeld door het gebruik van vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof of door grote katalysatoren. Bovendien geeft HbR extra korting aan zeeschepen die in Rotterdam LNG bunkeren. LNG-gebruik leidt tot forse emissiereducties. Zo vermindert de uitstoot van stikstof, zwavel, fijnstof en CO₂ respectievelijk met 85, 100, 100 en 20%.



De gemiddelde NO₂-concentratie daalt gestaag. (BRON: DCMR)



Voor een overzicht van te raadplegen bronnen voor het verkrijgen van nadere details kijkt u op pagina 80 en 81.

infoblad 18&19

PEILDATUM: 01-07-2017

CONCLUSIE

PROCES OP KOERS 

INHOUD VOLDOET 

BEOOGDE RESULTATEN

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

THEMA BESTEMMING, SUBTHEMA BEPERKING NEGATIEVE EFFECTEN OP DE OMGEVING

SUBDOEL GELUID BLIJFT BINNEN DE GELUIDSCONTOUR

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

TOELICHTING DE BEREKENDE GELUIDSPRODUCTIE VAN DE EERSTE BEDRIJVEN OP MAASVLAKTE 2 VALT RUIM BINNEN DE ZONECONTOUR.

1. ACHTERGROND EN NADERE UITLEG AFSpraak

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

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

2. VERANTWOORDELIJKHEDEN

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

Om het geluid van (weg)transport te verminderen zijn verschillende mogelijkheden: brongerichte maatregelen (minder vrachtauto's) en effectgerichte maatregelen (aanleg geluidsschermen en stil asfalt). Door te sturen op de modal split (zie infoblad 11) kan het aantal vervoersbewegingen en daarmee de geluidsbelasting beperkt worden. Effectgerichte maatregelen komen voor rekening van de wegbeheerder.

In 2012 trad nieuwe geluidwetgeving in werking (SWUNG1). Daarbij zijn geluidproductieplafonds (maximale geluidsbelasting) langs rijkswegen vastgelegd. De wegbeheerder moet deze plafonds monitoren en handhaven.

3. STAND VAN ZAKEN EN ONTWIKKELINGEN

De Rotterdamse haven- en industrieterreinen zijn gezoneerd volgens de Wgh. Buiten de zonegrenzen mag het geluidsniveau van alle bedrijven samen niet hoger zijn dan 50 dB(A). Ook Maasvlakte 2 heeft op grond van de Wgh een zonecontour gekregen. Deze is vastgelegd in het bestemmingsplan. Met behulp van het Informatiesysteem Industrielawaai, het zogenoemde 'I2'-systeem, kan bij de verlening van vergunningen de geluidsruijtte binnen een zone effectief worden verdeeld en beheerd.

De verwachte geluidseffecten door de toename van vrachtverkeer en goederentreinen zijn vooral het gevolg van lawaai op bruggen en viaducten. Bij de vervoerders op de Havenspoorlijn lopen programma's om het materieel om te bouwen. LL-remblokken kunnen zonder aanpassing van het remsysteem de klassieke gietijzeren blokken vervangen.

Een goederenwagon met LL-blokken is tot 8 dB stiller dan een wagon met traditionele remblokken. Nieuwer materieel (vanaf bouwjaar 2001) wordt uitgerust met een aangepast remsysteem en een ander type kunststof remmen (K). De Duitse spoorvervoerder DB Cargo (voorheen DB Schenker) is hierin het verst.



De 50 dB(A)-geluidcontour van de beide containerterminals valt ruim binnen de zonegrens (1-1-2016) (BRON: DCMR)

De invoering van geluidproductieplafonds voor de Rijksinfrastructuur (SWUNG1) is in 2012 geregeld via een nieuw hoofdstuk in de Wet milieubeheer. SWUNG2 gaat betrekking hebben op provinciale en gemeentelijke wegen, en ook op industrielaawaai. SWUNG wordt geïmplementeerd in de nieuwe Omgevingswet. SWUNG is bedoeld om omwonenden van infrastructuur en bedrijven beter te beschermen tegen een geleidelijke toename van geluid.

In januari 2016 hebben de gemeente Westvoorne, het Havenbedrijf Rotterdam en de DCMR een geluidmeetnet ingericht op Voorne, de Maasvlakte en in Europoort. Het doel van het meetnet is het opsporen van die geluidsbronnen in de haven die de meeste hinder veroorzaken. Naast het identificeren van specifieke bronnen wordt onderzocht of het treffen van maatregelen mogelijk is. Om de meest hinderlijke geluidbronnen beter te kunnen lokaliseren, worden in 2017 meer gedetailleerde berekeningen uitgevoerd. Eind 2017 zijn de definitieve meetresultaten bekend.

4. FEITELIJKE RESULTATEN

Op 1-1-2016 lag de geluidbelastingscontour van de containerbedrijven op Maasvlakte 2 ruim binnen de toegestane geluidzone. Dit wordt gemonitord op zogenoemde zonebewakingspunten met behulp van I².

De geluidbelasting als gevolg van alle bedrijvigheid op Maasvlakte 2 (APMT, RWG, Allseas, Star en SIF) samen bedroeg in 2016 op de zonegrens op het midden van de Brielse Gatdam 38 dB(A). Dit is 12 dB(A) lager dan de grenswaarde van 50 dB(A). Dat betekent dat op deze locatie circa 7% van de toegestane geluidruimte is benut. Op het Noorderhoofd in Hoek van Holland is de actuele geluidbelasting 36 dB(A). Dit is 14 dB(A) lager dan de grenswaarde en betekent dat circa 4% van de toegestane geluidruimte benut is.

De cumulatie van industrielaawaai uit de Rotterdamse haven veroorzaakt hinder; met name in de gemeente Westvoorne en in Hoek van Holland ervaart men overlast. Volgens metingen blijft de geluidbelasting in beide plaatsen onder de gestelde grenswaarde.



Voor een overzicht van te raadplegen bronnen voor het verkrijgen van nadere details kijkt u op pagina 80 en 81.

THEMA BESTEMMING, SUBTHEMA BEPERKING NEGATIEVE EFFECTEN OP DE OMGEVING**SUBDOEL** EXTERNE VEILIGHEID (EV) WORDT ZOVEEL MOGELIJK GEWAARBORGD**OMSCHRIJVING** BIJ DE VESTIGING OP MAASVLAKTE 2 VAN BEDRIJVEN MET EEN VEILIGHEIDSCONTOUR WORDT PROVINCIAAL BELEID LEIDEND**CONCLUSIE****PROCES** OP KOERS **INHOUD** VOLDOET **TOELICHTING** DE BEDRIJFSACTIVITEITEN OP MAASVLAKTE 2 ZIJN GESTART.

EXTERNE VEILIGHEID IS VERANKERD IN DE PLANVORMING (VEILIGHEIDSCONTOUR) EN IN DE VERGUNNINGEN VAN DE TERMINALS. DE INRICHTING VAN EN FACILITEITEN BIJ HET RECREATIESTRAND ZIJN ZODANIG DAT HET AANTAL BEZOEKERS PER DAG NIET BOVEN DE 10.000 ZAL KOMEN.

BEOOGDE RESULTATEN

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

1. ACHTERGROND EN NADERE UITLEG AFSpraak

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

Het recreatiestrand langs Maasvlakte 2 bestaat uit een extensief en een intensief deel. Volgens het Bevi (Besluit externe veiligheid inrichtingen) is strand een beperkt kwetsbaar object. De gemeente Rotterdam heeft het intensieve strand echter als 'kwetsbaar' aangewezen vanwege de verwachte aantallen bezoekers (tot 10.000 op een zomerse dag) en de beperkte ontsluiting. $PR10^{-6}$ -contouren over kwetsbare objecten zijn wettelijk niet toegestaan.

Naast het PR is het groepsrisico (GR) relevant. Het GR is de kans per jaar dat een groep personen van een bepaalde grootte (bijvoorbeeld 10, 100 of 1.000 personen) tegelijk slachtoffer wordt van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Voor het GR bestaat geen wettelijke norm, maar een oriëntatiewaarde. Volgens het toenmalige EV-beleid van de provincie Zuid-Holland (CHAMP, 2003-2014) moest een toename van het GR altijd worden gemotiveerd. De provincie wil dat het GR, op termijn, overal onder de oriëntatiewaarde komt te liggen. Mits goed geïnformeerd zijn eigen werknemers van een Bevi-bedrijf hiervan uitgezonderd. Volgens het MER leidt het gebruik van Maasvlakte 2 tot een beperkte toename van het groepsrisico. Dit blijft echter wel onder de oriëntatiewaarde.

2. VERANTWOORDELIJKHEDEN

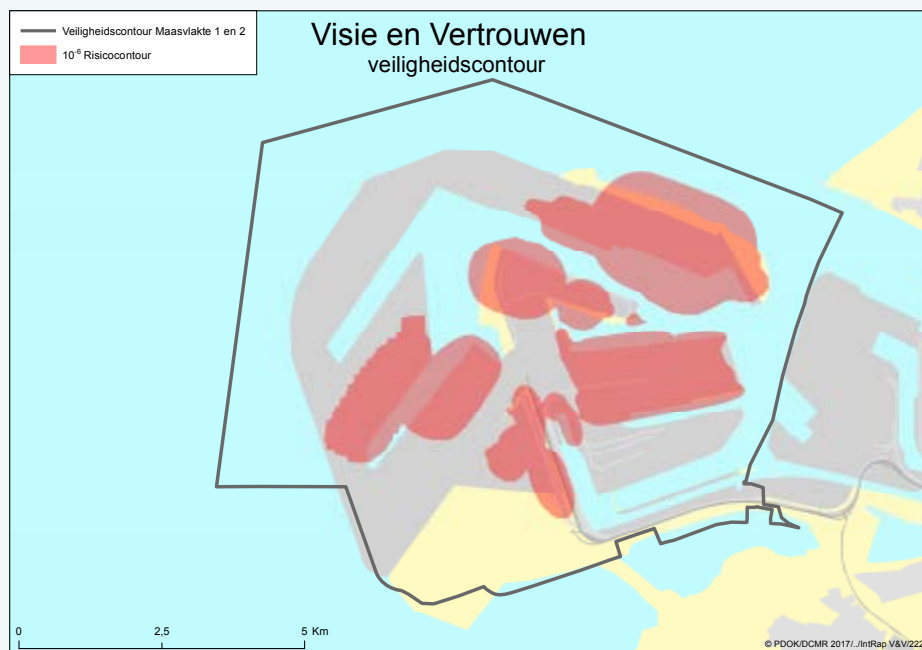
De gemeente Rotterdam is verantwoordelijk voor het bestemmingsplan Maasvlakte 2 en de daarin opgenomen voorwaarden voor de externe veiligheid. In voorbereiding op het bestemmingsplan heeft de gemeente in 2007 een zogenoemd CHAMP-rapport laten opstellen. Dit is leidend voor het gronduitgiftebeleid van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

3. STAND VAN ZAKEN EN ONTWIKKELINGEN

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

In februari 2014 heeft de gemeente Rotterdam een veiligheidscontour voor Maasvlakte 1 en 2 samen vastgesteld. Die contour fungeert als kader voor zowel vergunningverlening als voor toetsing van ruimtelijke ontwikkelingen. Bij de vergunningverlening voor risicovolle activiteiten of bedrijven toetst het bevoegd gezag of de PR-risicocontour van het individuele

bedrijf binnen deze veiligheidscontour ligt. Het intensieve recreatiestrand ligt buiten de veiligheidscontour. Het extensieve strand, geen kwetsbare bestemming, valt wel binnen de veiligheidscontour.



De 10^{-6} -risicocontouren van bedrijven op Maasvlakte 1 en 2 vallen binnen de veiligheidscontour. (BRON: DCMR)

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

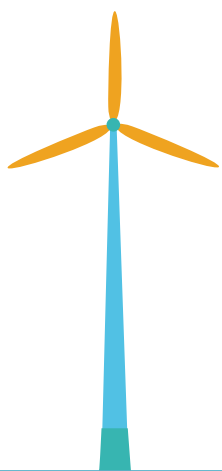
4. FEITELIJKE RESULTATEN

Met de vaststelling van de veiligheidscontour Maasvlakte 1 en Maasvlakte 2 is externe veiligheid stevig verankerd in de planvorming. De PR-contouren van beide nieuwe containerbedrijven op Maasvlakte 2 overschrijden de veiligheidscontour niet. Het intensieve recreatiestrand is daarmee gevrijwaard van ontoelaatbare risico's.

Het maximale aantal bezoekers van het recreatiestrand was op de drukste weekenddagen met zomerse temperaturen ca. 6.900. Dan zijn alle parkeerplaatsen bij het strand bezet, en staan er enkele honderden auto's in de berm. In verband met het GR wordt ook gemonitord of het extensieve recreatiestrand gaandeweg niet steeds intensiever wordt gebruikt. Het aantal werknemers bij de containerterminals blijft ruim binnen de aannames uit het MER Bestemming en levert geen knelpunt op met betrekking tot het groepsrisico.

In het kader van een duurzame ontwikkeling van Maasvlakte 2 willen provincie en rijk windturbines op de zeeoever realiseren. Voor turbines op de harde zeeoever zetten IenM en Rijkswaterstaat binnenkort een tender in de markt (ca. 30 MW). Bij het project wordt rekening gehouden met de veiligheid en stabiliteit van de zeeoever, ecologische ruimte, ontwikkeling van havenactiviteiten en recreatiemogelijkheden. Voor een windpark op de zachte zeeoever (ca. 80 MW) is de situatie gevoeliger, door veiligheidsvoorschriften, onderhoudsopgave en recreatief gebruik van het gebied. In het nieuwe bestemmingsplan MV2 wordt ruimte gereserveerd voor windturbines.

In het 'Verslag over de werking van het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen in 2015 (Ministerie van IenM, 30 september 2016)' zijn inschattingen gemaakt voor vervoer over weg, spoor en water tot 2025; er werden in dit verslag voor het gehele havengebied geen overschrijdingen voorspeld.



Voor een overzicht van te raadplegen bronnen voor het verkrijgen van nadere details kijkt u op pagina 80 en 81.

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

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

1. ACHTERGROND EN NADERE UITLEG AFSpraak

Industriële en maritieme activiteiten op Maasvlakte 2 kunnen effecten hebben op de chemische en thermische kwaliteit van het oppervlaktewater. De chemische kwaliteit van het water in de havenbekkens van Maasvlakte 2 wordt beïnvloed door lozingen van afvalwater van schepen en door bedrijfsactiviteiten.

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

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

2. VERANTWOORDELIJKHEDEN

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

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

3. STAND VAN ZAKEN EN ONTWIKKELINGEN

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

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

Organotinverbindingen zijn binnen de EU sinds 2003 verboden. Sinds 2008 is ook een internationale conventie van kracht: de AFS-convention van de IMO. Vergeleken met 1995 is de emissie van organotin vanuit de zeescheepvaart in het stroomgebied van Rijn-West

tot 12 kilometer uit de kust met circa 95% verminderd. Incidenteel worden nog hoge concentraties organotinverbindingen in water en waterbodembodem gemeten. De vervangers van de organotinverbindingen bevatten soms koper (Cu). Deze verbindingen zijn beduidend minder schadelijk voor het aquatische milieu.

Rijkswaterstaat beschouwt het meetpunt Maassluis als maatgevend voor het stroomgebied van de Nieuwe Waterweg. Nadeel van dit meetpunt Maassluis is dat er geen relatie te leggen is met de ontwikkelingen op Maasvlakte 2. Er is ook een meetpunt Beerkanaal. De relatie tussen de ontwikkelingen op Maasvlakte 2 en dit meetpunt is sterker dan bij Maassluis, maar er worden op dit punt minder stoffen gemeten.

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



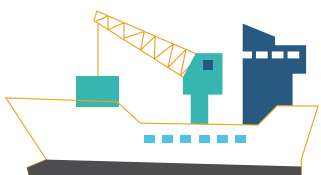
Na de doorsteek van de Yangtzehaven in 2013 is Maasvlakte 2 via het Yangtzekanaal verbonden met het buitenwater. (BRON: CREATIVE COMMONS/KEES TORN)

4. FEITELIJKE RESULTATEN

De bedrijfsactiviteiten op Maasvlakte 2 zijn in 2015 gestart. Het totaal van de warmte-lozingen op het havenbekken van Maasvlakte 2 die de vergunningen toestaan, bedroeg in 2016 2.939 MW. Dit blijft onder de aanname uit het MER, waarin is uitgegaan van een maximale lozing van 4.850 MW. Bovendien waren de daadwerkelijke lozingen lager dan de vergunde, namelijk 2.240 MW in 2016. De daadwerkelijk geloosde warmtevracht nam tussen 2015 en 2016 iets toe (2.095 MW in 2015).

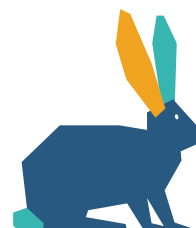
Rijkswaterstaat meet en toetst de waterkwaliteit, onder andere op de meetpunten Maassluis en Beerkanaal. Incidentele overschrijdingen van de normen voor organotinverbindingen (tributyltin) kunnen uitsluitend aan het opwervelen van oude sedimenten worden geweten, en niet meer aan de coatings zelf. Voor lood werd de laatste vier beoordelingsjaren aan de norm voldaan. Koper werd op het meetpunt Maassluis wel aangetroffen in concentraties boven de (aangepaste) norm. Deze overschrijding bestond al voor de ingebruikname van Maasvlakte 2.

In 2016 registreerde HbR drie verontreinigingen in een havenbekken van Maasvlakte 2. In totaal werd (geschat) 122 liter gemorst. In de hele haven werden in 2016 201 waterverontreinigingen geregistreerd; 91% van alle morsingen is kleiner dan 200 liter. De oorzaken zijn divers: door een bunkering, door het overslaan van producten, door het aan- en afkoppelen van slangen of door oude olieresten uit de bodem.



Voor een overzicht van te raadplegen bronnen voor het verkrijgen van nadere details kijkt u op pagina 80 en 81.

5 THEMA NATUURCOMPENSATIE



ALGEMEEN

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

Op grond van de Europese richtlijnen en de Nederlandse Wet natuurbescherming¹ (Wnb) is natuurcompensatie vereist als een project in of nabij een 'speciale beschermingszone' ten koste zal gaan van beschermde natuur. Natura 2000-gebieden zijn zulke speciale beschermingszones. Voorafgaande aan het besluit over de Nb-wetvergunning voor de realisatie van Maasvlakte 2 (april 2008) is in 2007 een Passende Beoordeling opgesteld. Die had betrekking op de negatieve effecten van aanleg, aanwezigheid én gebruik van Maasvlakte 2 op de beschermde natuurwaarden in de omliggende Natura 2000-gebieden Voordelta, Voornes Duin en Solleveld & Kapittelduinen. Op basis van de berekende effecten is de compensatieopgave bepaald. De compensatieopgave is opgenomen in de Nb-wetvergunning die het Ministerie van Economische Zaken (EZ) in 2008 heeft verleend aan het Havenbedrijf Rotterdam (HbR), voor de realisatie van de landaanwinning.

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

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



De Natuurcompensatie Voordelta compenseert het verlies van een stuk ondiepe zee met permanent overstromde zandbanken, als gevolg van de aanleg en aanwezigheid van Maasvlakte 2. De Duincompensatie Delflandse Kust compenseert de voorspelde negatieve effecten van het gebruik van Maasvlakte 2 op kwetsbare vegetaties in bestaande duingebieden, als gevolg van een toename van stikstofdepositie.

De infobladen 24 en 25 gaan over de natuurcompensatie in de Voordelta. Infoblad 24 gaat in op het behoud en herstel van habitatype H1110B (permanent overstromde zandbanken). Infoblad 25 behandelt de ontwikkeling van de populaties van zwarte zee-eend, grote stern en visdief. De infobladen 26 en 27, over de compensatie voor effecten op de duinen, zijn dit jaar voor het eerst apart opgenomen. In beide infobladen worden voortgang en resultaten van het duincompensatieproject toegelicht.

¹ De Wet Natuurbescherming (Wnb) is de opvolger van de Natuurbeschermingswet 1998 en de Flora- en Faunawet, en is per 1 januari 2017 van kracht geworden.

“ Duidelijk is dat niet alleen biomassa volstaat voor het vaststellen of er een kwaliteitsverbetering als gevolg van de compensatiemaatregelen heeft plaatsgevonden. ”



BESTUURLIJK KADER

De basis voor het thema Natuurcompensatie wordt gevormd door de PKB PMR 2006, de Beslissingen van wezenlijk belang 15 en 16 en in de Uitwerkingsovereenkomst deelproject Landaanwinning (UWO Landaanwinning) inclusief het bijbehorende Toetskader. In de UWO Landaanwinning, ondertekend in 2005 door de rijkspartijen en HbR, is afgesproken dat de rijksoverheid verantwoordelijk is voor realisatie, beheer, onderhoud en monitoring van de natuurcompensatie. De Ministeries van EZ en IenM (Rijkswaterstaat) geven hier samen invulling aan.

De maatregelen in het kader van de Natuurcompensatie Voordelta zijn verankerd in een aantal toegangsbeperkingsbesluiten (TBB's) en in het Natura 2000-beheerplan Voordelta. De Regiegroep Voordelta is verantwoordelijk voor de uitvoering van het beheerplan; de Regiegroep bestaat uit vertegenwoordigers van de bevoegde gezagen: het Ministerie van EZ, Rijkswaterstaat Zee en Delta (als voortouwnemer voor de uitvoering van het beheerplan Voordelta) en de provincies Zeeland en Zuid-Holland. Het toezicht op de

naleving van de toegangsbeperkingen wordt uitgevoerd door de kerngroep Voordelta. Daarin zijn de politie, het Zuid-Hollands Landschap, de Regionale Uitvoeringsdienst Zeeland en de Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid vertegenwoordigd. Toezicht en handhaving zijn van belang om de rust in het gebied effectief te verzekeren. Daarbij gaat het niet alleen om repressieve handhaving, maar ook om een goede inrichting van het gebied, duidelijke markering van de (rust)gebieden en communicatie via informatiepanelen, folders en website.

PLANNING EN VOORTGANG

MAATREGELEN NATUURCOMPENSATIE VOORDELTA

Om de effecten op de Voordelta te compenseren zijn sinds 2008 twee TBB's van kracht. In het TBB Bodembeschermingsgebied Voordelta is een 29.836² ha groot bodembeschermingsgebied aangewezen, waarbinnen de boomkorvisserij met schepen met een motorvermogen van 260 pk of meer verboden is. In het TBB Hinderplaat, Bollen van de Ooster en Bollen van het Nieuwe Zand zijn drie rustgebieden voor

2 Dit gebied bestaat uit 24.550 ha natuurcompensatie Maasvlakte 2, aangevuld met 5.286 ha accent-natuurgebieden en overige te beschermen habitats.



vogels (zwarte zee-eend, visdief en grote stern) aangewezen. De Natuurcompensatie Voordelta is, samen met de reguliere Natura 2000-maatregelen, opgenomen in het Beheerplan Voordelta 2015-2021.

In 2013 is een eerste evaluatie Natuurcompensatie Voordelta uitgevoerd. Daarin is de relatie tussen de maatregelen (beperking van de zware boomkorvisserij) en de kwaliteit van de zeebodem (structuur, bodemfauna, voedselbeschikbaarheid) onderzocht. Het rapport hierover verscheen in 2014, maar een eenduidige conclusie over de effectiviteit van de maatregel kon niet getrokken worden. Het bevoegd gezag (EZ) heeft op basis van de evaluatie goedkeuring gegeven aan het voorstel van HbR om de wijze van monitoring aan te passen. De natuurcompensatiemaatregelen worden voortgezet in het nieuwe Beheerplan Voordelta 2015-2021. Dit tweede Beheerplan Voordelta is op 30 maart 2016 in werking getreden. Meer details zijn te vinden in infoblad 24.

Om de kwaliteit van het gebied als geheel te verbeteren, vraagt het beheer in de komende jaren meer aandacht voor het garanderen van voldoende rust. Door aanpassing van de begrenzing van de bestaande rustgebieden (Hinderplaat, Slikken van Voorne, Bollen van de Ooster en Bollen van het Nieuwe Zand) en het instellen van een nieuw winterrustgebied in het Brouwershavensche Gat (aansluitend op het rustgebied Middelpmaat) zijn de rustgebieden voor vogels robuuster gemaakt. De rustgebieden zijn niet alleen groter gemaakt, maar ook verlegd naar de plekken waar zwarte zee-eenden werkelijk foerageren. Een deel van het rustgebied Bollen van het Nieuwe Zand is het hele jaar volledig gesloten voor alle bodemberoerende visserij. Als compensatie naar de visserijsector toe is de toegankelijkheid voor garnalenvisserij in het TBB-gebied Bollen

van de Ooster verlengd van 1 november naar 15 december. De nieuwe TBB's zijn per 1 november 2016 van kracht. Er loopt nog een bezwaarprocedure tegen de nieuwe aanvullende beperkingen, aangespannen door de visserijsector.

Kitesurfers maken graag gebruik van het Slufterstrand vanwege de ondiepe plassen en de bijzondere golven en branding in de ondiepe delen van de Hinderplaat (buiten het rustgebied). Op grond van de zonering van de gemeente Rotterdam in de APV is kitesurfen daar in de zomer formeel niet toegestaan en moeten de kitters uitwijken naar het noordelijke activiteitenstrand. De kitesurfers hebben de gemeente Rotterdam gevraagd om de Punt van de Slufter als nieuwe opstaplocatie in de zomer toe te staan. Op dit moment wordt deze populaire kitesurfplek (voorlopig) gedoogd door de gemeente Rotterdam. Een groot aantal partijen voert samen de Proef Slikken van Voorne uit, waarbij de rustgebieden Hinderplaat en Slikken van Voorne robuuster zijn ingericht (aanpassing TBB), de handhaving is aangescherpt en de communicatie en voorlichting zijn verbeterd.

Onderdeel van de Proef is een onderzoek naar de effectrelatie kitesurfen en vogels (tellingen met en zonder kitesurfen) en het naleefgedrag van de kitesurfers ten aanzien van de toegangsbeperkingen voor de rustgebieden Hinderplaat en Slikken van Voorne. Begin 2018 wordt de kitesurfproef geëvalueerd. Afhankelijk van de uitkomsten hiervan zal blijken of de situatie acceptabel is, of dat het nodig is de begrenzing van de rustgebieden verder te verruimen. Een andere mogelijke conclusie kan zijn dat het toezicht versterkt moet worden, of dat het gedogen van de kitesurfers op deze plek alsnog volledig beëindigd moet worden.

Om de kwaliteit van het gebied als geheel te verbeteren, vraagt het beheer in de komende jaren meer aandacht voor het garanderen van voldoende rust.

MONITORING VOORDELTA

De eerste zeven jaar monitoring van de Voordelta hebben een schat aan nieuwe kennis opgeleverd, maar gaven nog onvoldoende basis voor het antwoord op de belangrijkste vraag over de effectiviteit van de maatregelen. De tweede cyclus van het monitoringprogramma voor de Voordelta is daarom van start gegaan op basis van een door het bevoegd gezag geaccordeerde aanpassing in de monitoringopzet. Duidelijk is geworden dat niet één enkele parameter (biomassa) volstaat voor het kunnen vaststellen of er een kwaliteitsverbetering als gevolg van de compensatiemaatregelen heeft plaatsgevonden. Om te kunnen beoordelen of de aanleg van Maasvlakte 2 niet ten koste is gegaan van de voedselvoorziening,

zijn ook kwaliteitsparameters relevant, zoals aanwezigheid van typische soorten, voldoende structuur en verandering van de samenstelling van de bodemdierengemeenschap in de richting van meer langlevende of kwetsbare soorten. Een eerste, complete beschrijving van de resultaten op grond van de gewijzigde monitoring wordt in 2018 verwacht.

MAATREGELEN DUINCOMPENSATIE

Om de effecten van het gebruik van Maasvlakte 2 te compenseren, is in 2009 een 42 ha groot nieuw duingebied aangelegd aan de Delflandse kust, tussen Ter Heijde en Hoek van Holland. Het beheer wordt vanaf 2010 uitgevoerd door de Stichting het Zuid-Hollands Landschap (ZHL). Het gebied heet sindsdien Spanjaards Duin. Rijkswaterstaat

Figuur 6.
Kaart natuurcompensatie Voordelta.





was verantwoordelijk voor de realisatie. Bij de aanleg werkte Rijkswaterstaat samen met het Hoogheemraadschap van Delfland in het projectbureau Delflandse Kust. Het gebied wordt beheerd op basis van het Natuurbeheerplan Duincompensatieproject Delflandse kust 2009-2029. In het gebied moeten 9,8 ha Grijs Duin (H2130) en 6,1 ha Vochtige Duinvallei (H2190) worden gerealiseerd. Het beheer is gericht op stimuleren van natuurlijke processen om de gewenste habitats te laten ontstaan. Zo is op diverse plekken helm aangeplant of juist verwijderd. Het beheer bestaat daarnaast uit het repareren en vervangen van de afrastering rond het gebied en het verwijderen van duindoorn.

Op 3 mei 2017 is de voorlopige aanwijzing van Spanjaards Duin als Natura 2000-gebied omgezet in een definitieve aanwijzing, en maakt het gebied onderdeel uit van het Natura 2000-gebied Solleveld & Kapittelduinen. In 2017 / 2018 stelt de provincie een nieuw Natuurbeheerplan voor het gebied op.

MONITORING DUINEN

Ontwikkelingen in de bestaande duinen en in het duincompensatiegebied worden in beeld gebracht met het Monitoring- en Evaluatieprogramma Duinen (MEP Duinen, zie hoofdstuk 2). De monitoring van het MEP Duinen richt zich op het vaststellen van de effecten van het gebruik van Maasvlakte 2 op de bestaande duinen. Daarnaast wordt gemonitord of de duincompensatie tot voldoende doelhabitat leidt om die effecten te compenseren. De evaluatie in het kader van het MEP Duinen is een formeel moment om het beheer van Spanjaards Duin, indien nodig, bij te stellen. De infobladen 26 en 27 rapporteren over de ontwikkelingen in Spanjaards Duin.

Tussen 2010 en 2016 is in de bestaande duingebieden de depositie van stikstof (stikstofoxiden en ammoniak) en de actuele toestand van de vegetatie gemonitord. De monitoring in de bestaande duinen valt formeel niet onder het Convenant Visie en Vertrouwen, maar houdt wel verband met de compensatieopgave. De nulmeting in de bestaande duinen liep van 2010 tot en met 2014. In deze periode was er nog geen sprake van stikstofemissies door bedrijvigheid op de tweede Maasvlakte.

Vanaf begin 2015 zijn de eerste bedrijven actief op Maasvlakte 2 en is er sprake van daadwerkelijk gebruik. In 2015 en 2016 zijn de depositiemetingen op een beperkte reeks meetstations doorgezet en is aanvullend projectmatig onderzoek naar de omvang en herkomst van ammoniakdepositie gestart. Wanneer alle onderzoeken zijn afgerond, wordt de meetstrategie voor het vervolg bepaald.

De depositiewaarden die in de bestaande duinen zijn gemeten, lagen over het algemeen boven de kritische depositiewaarden (KDW) van de te beschermen habitattypen. De KDW is de hoeveelheid depositie waarboven het risico bestaat dat de kwaliteit van het habitat significant wordt aangetast. Om hiervoor te compenseren voeren de duinbeheerders maatregelen uit, zoals begrazing en maaibeheer. Inmiddels wordt in het kader van het Programma Aanpak Stikstof de emissieontwikkeling gereguleerd en worden (aanvullende) beheersmaatregelen uitgevoerd.

“ Toezicht en handhaving zijn van belang om de rust in het gebied effectief te verzekeren. ”



De twee nieuwe kolencentrales van Uniper (voorheen E.On) en Engie (voorheen GDF SUEZ) op Maasvlakte 1 dragen eveneens bij aan de stijging van de stikstofdepositie in de duinen. Beide bedrijven hebben afspraken gemaakt om extra natuurmaatregelen in de duinen te financieren. Ook deze afspraken vallen niet onder het convenant Visie en Vertrouwen.

VERDER LEZEN

Actuele ontwikkelingen leest u op de volgende websites:

www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienm
www.rijksoverheid.nl/ministeries/ez
www.voordelta.nl
www.Natura2000.nl
www.kustvisie.nl
www.maasvlakte2.com.

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

THEMA NATUURCOMPENSATIE**SUBDOEL** REALISATIE VAN EEN BODEMBESCHERMINGSGBIED IN DE VOORDELTA**OMSCHRIJVING** BEHOUD (EN HERSTEL) VAN HABITATTYPE H1110B**CONCLUSIE****PROCES** OP KOERS **INHOUD** VOLDOET NIET GEHEEL 

TOELICHTING DE INSTELLING VAN HET BODEMBESCHERMINGSGBIED SCHEPT GUNSTIGE VOORWAARDEN OM DE HOEVEELHEID EN/OF DE KWALITEIT VAN DE BODEMFAUNA (BENTHOS) TE LATEN TOENEMEN. HET EFFECT VAN DE MAATREGELEN IS NOG NIET AANGETOOND. DE AANGEPASTE MONITORING ZAL HIER DE KOMENDE JAREN MEER INZICHT IN GEVEN.

BEOOGDE RESULTATEN

Doel van de instelling van het BBG is om de kwaliteit van de zeebodem in het gebied met ten minste 10% te verhogen (in termen van biomassa). In het BBG is boomkorvisserij met scheepsmotoren zwaarder dan 260 pk sinds 2008 verboden. Zo blijft de kwaliteit van de gehele Voordelta op hetzelfde peil als voor de aanleg van Maasvlakte 2 en is de gedachte dat de beschikbaarheid van voedsel voor bepaalde vissoorten en voor bodemdier- en visetende vogels gelijk blijft.

1. ACHTERGROND EN NADERE UITLEG AFSpraak

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

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

De Natuurbeschermingswet schrijft voor dat deze effecten moeten worden gecompenseerd. Gekozen is om het habitatverlies te compenseren door kwaliteitsverbetering van bestaande natuur. Ervan uitgaande dat kwaliteitsverbetering van 10% haalbaar was, is een 29.836 ha groot bodembeschermingsgebied (BBG) in de Voordelta ingesteld, waarvan 24.550 ha als compensatie voor Maasvlakte 2. Door het instellen van drie (extra) rustgebieden kunnen zwarte zee-eend, grote stern en visdief profiteren van het toegenomen voedselaanbod (zie infoblad 25).

2. VERANTWOORDELIJKHEDEN

Het Rijk is verantwoordelijk voor realisatie en monitoring van de natuurcompensatie binnen PMR (UWO Landaanwinning). De Voordelta is in 2008 door de minister van LNV (nu EZ) aangewezen als Natura 2000-gebied, op grond van zowel de Vogel- als de Habitatrichtlijn. De minister van IenM en Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland en Zeeland zijn samen bevoegd gezag voor het Beheerplan Voordelta, waarin de compensatiemaatregelen ook zijn opgenomen. EZ is verantwoordelijk voor de (juridische) instandhouding van BBG en rustgebieden. Rijkswaterstaat voert de regie op de uitvoering van het beheerplan.

3. STAND VAN ZAKEN EN ONTWIKKELINGEN

De natuurcompensatie is vastgelegd in toegangsbeperkingsbesluiten (TBB's) voor het BBG (TBB bodembeschermingsgebied Voordelta) en voor de rustgebieden (TBB's Hinderplaat, Bollen van de Ooster en Bollen van het Nieuwe Zand). In 2014 is een formeel (tussen-) evaluatierapport Natuurcompensatie Voordelta opgesteld. Op basis van de uitkomsten concludeerde bevoegd gezag EZ dat de maatregel BBG wordt gecontinueerd, maar dat de monitoring aangepast wordt om de effectiviteit te kunnen aantonen. De TBB's Bollen van de Ooster en Bollen van het Nieuwe Zand zijn in 2016 aangepast voor een betere bescherming van de zwarte zee-eend (zie infoblad 25).

De compensatiemaatregelen zijn ook verankerd in het Beheerplan Voordelta. Het eerste beheerplan Voordelta 2008-2013 is in 2013 geëvalueerd, in aanloop naar het tweede. Dit nieuwe Beheerplan Voordelta 2015-2021 is sinds 30 maart 2016 van kracht. Het plan gaat uit van nieuwe aangepaste TBB's voor de rustgebieden. Deze TBB's zijn op 31 oktober 2016 gepubliceerd in de Staatscourant en vanaf dat moment in werking. Op de peildatum liep er nog één bezwaarprocedure van de visserijsector tegen de aangescherpte beperkingen.

Sinds 2009 worden de ontwikkelingen gemonitord in het kader van het Monitoring- en Evaluatieprogramma (MEP) Natuurcompensatie Voordelta (NCV). Er zijn tot nu toe zes jaarrapportages uitgebracht. Daarnaast zijn de effecten van de garnalenvisserij op het BBG

onderzocht in een veldexperimentele studie (2010-2012). De tweede tranche monitoring is begin 2016 opgedragen aan Imares (thans Wageningen Marine Research, WMR), met Deltares en diverse marktpartijen als onderaannemers. In 2018 staat een nieuwe evaluatie MEP NCV gepland.

4. FEITELIJKE RESULTATEN

Het areaalverlies van habitattype H1110B is in maart 2017 vastgesteld op 2.017 ha: 1917 ha door Maasvlakte 2 zelf en 100 ha door de vorming van een erosiekuil voor de kust (zeebodem beneden -20m NAP). De kuil is ruim kleiner dan voorspeld, maar zal de komende jaren nog in omvang groeien.

Uit de evaluatie van MEP NCV uit 2014 bleek dat er door de grote natuurlijke variatie in ruimte en tijd van de bodemfauna nog geen effect van het BBG kon worden aangetoond: er kon geen verschil worden geconstateerd in biomassa of samenstelling van de bodemfauna binnen het BBG en daarbuiten in het referentiegebied. Wel was volgens de evaluatie de compensatiemaatregel (het beperken van de bodemberoerende visserij) goed gekozen: de analyse toonde een relatie aan tussen bepaalde bodemfaunaparameters en bodemvisserij. Zo was het gemiddeld aantal soorten hoger bij lagere visserij-intensiteit en werd er een significante negatieve correlatie gevonden tussen bodemberoerende visserij en de aanwezigheid van zandspierungen, die in een bepaalde periode van het jaar voedsel voor (opgroeïende) visdieren en grote sterns zijn.

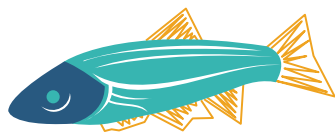
In 2016 is gestart met de analyse van de ontwikkelingen in visserijdruk in de Voordelta en daarbuiten. Uit de resultaten tot nu toe blijkt dat de boomkorvisserij op platvis zowel in de Voordelta als in de Noordzee afneemt. Deze afname was al begonnen voordat de maatregel BBG van kracht werd. De garnalenvisserij vertoont in de hele Voordelta vanaf 2009 een toenemende trend. Een dergelijke trend is in de rest van de Nederlandse kust ook waargenomen, zij het niet overal even sterk.

Uit de rapportages van Deltares (2016) en Imares (2017) blijkt dat in 2015, evenals in voorgaande jaren, de Amerikaanse zwaardschede *Ensis directus* dominant was: 58% van totale biomassa. In de meeste gebieden betrof het de laatste jaren vooral grotere exemplaren (>9 cm). Uit de analyses bleek verder dat er een kleine, maar significant negatieve correlatie bestaat tussen de bodemberoerende visserij en de samenstelling van de bodemfauna.



De platvisserij neemt zowel in de Voordelta als in de Noordzee nog steeds af.

(BRON: DE SCHRIJVENDE VISSER)



Voor een overzicht van te raadplegen bronnen voor het verkrijgen van nadere details kijkt u op pagina 80 en 81.

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

TOELICHTING DE AANTALLEN BROEDPAREN EN HET BROEDSUCCES VAN GROTE STERN EN VISDIEF ZIJN SINDE DE AANLEG VAN MAASVLAKTE 2 EN HET NEMEN VAN DE COMPENSATIEMAATREGELEN STABIEL. HET AANTAL ZWARTE ZEE-EENDEN LIGT ONDER DE INSTANDHOUDINGSDOELSTELLING UIT HET AANWIJZINGSBESLUIT. HET BODEMBESCHERMINGSGBIED EN DE (UITGEBREIDE) RUSTGEBIEDEN DRAGEN BIJ AAN HET BEHOUD VAN GUNSTIGE VERBLIJFCONDITIES VOOR DEZE SOORTEN.

BEOOGDE RESULTATEN

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

1. ACHTERGROND EN NADERE UITLEG AFSpraak

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

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

De Wet natuurbescherming (voorheen: Natuurbeschermingswet) schrijft voor dat deze effecten moeten worden gecompenseerd. Naast compensatie van het verlies van habitattypen H1110B (zie infoblad 24) moet de verstoring van kenmerkende vogelsoorten door recreatie, visserij en scheepvaart worden geminimaliseerd. Daarom zijn drie extra rustgebieden ingesteld.

2. VERANTWOORDELIJKHEDEN

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

3. STAND VAN ZAKEN EN ONTWIKKELINGEN

In 2008 is de Voordelta aangewezen als Natura 2000-gebied. Er zijn TBB's vastgesteld voor het BBG en de rustgebieden Hinderplaat, Bollen van de Ooster, Bollen van het Nieuwe Zand, Middelplaat en de Slikken van Voorne. Borden en boeien markeren de gebieden zodat gebruikers weten waar de beperkingen gelden. Vanaf 2009 wordt de ontwikkeling in de Voordelta voor wat betreft de natuurcompensatie gevolgd met behulp van het MEP NCV.

Het nieuwe beheerplan Voordelta 2015-2021 is sinds maart 2016 in werking en regelt het beheer voor de vijf rustgebieden, in totaal circa 6.100 ha in de winterperiode. Drie daarvan komen voort uit de compensatieopgave (Hinderplaat, Bollen van het Nieuwe Zand en Bollen van de Ooster). EZ heeft de rustgebieden voor de zwarte zee-eend verruimd, en qua ligging en gebruikbeperkingen aangepast aan het feitelijke voorkomen en gebruik van het habitat door de zwarte zee-eend. Dit is gedaan naar aanleiding van de evaluatie NCV in 2014. De aangepaste TBB's zijn, na Europese notificatie, vanaf 31 oktober 2016 van kracht. In de Bollen van het Nieuwe Zand is tussen 1 november en 15 mei een absoluut toegangsverbod van kracht. In het noordelijk deel geldt het hele jaar een verbod op alle bodemberoerende activiteiten. In het winterrustgebied Bollen van de Ooster is de garnalenvisserij toegestaan van 1 april tot 15 december.

Kitesurfen heeft een sterk verstrend effect op vogels. Het kitesurfen neemt toe, maar is in de Voordelta alleen toegestaan vanaf enkele aangewezen opstaplocaties. Kitesurfen is verboden in de rustgebieden.

4. FEITELIJKE RESULTATEN

Tussen 2009 en 2016 zijn minder zwarte zee-eenden waargenomen dan tussen 2004 en 2006. De aantallen lagen ruim onder de instandhoudingsdoelstelling uit het Aanwijzingbesluit (9.700). Uitzondering waren winter en voorjaar 2012/2013. In de jaren 2014-2016 zijn de laagste aantallen geteld. Omdat de zwarte zee-eend deels binnen, maar deels ook buiten de aangewezen rustgebieden werden waargenomen, zijn de rustgebieden aangepast. De verwachting is dat hiermee de verblijfscondities voor deze zeer verstoringsgevoelige soort zijn geoptimaliseerd. Behalve voldoende rust is ook de hoeveelheid beschikbaar voedsel (jonge zwaardscheden, *Ensis directus* en andere schelpdieren, o.a. *Spisula*-soorten) een bepalende factor voor het voorkomen van de eenden.

| Doelgroep | Constateringen | | | | | Handhavend optreden | | | | |
|----------------------|----------------|------------|------------|------------|------------|---------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
| Kitesurfers | 127 | 263 | 189 | 176 | 56 | 7 | 3 | 12 | 1 | 11 |
| Watersporters | 80 | 14 | 23 | 21 | 89 | 26 | 6 | 12 | 4 | 30 |
| Wandelaars | 40 | 21 | 28 | 41 | 37 | 26 | 6 | 13 | 23 | 22 |
| Overige | 24 | 8 | 6 | 3 | 13 | 3 | 1 | 5 | 0 | 5 |
| Totaal | 271 | 306 | 246 | 241 | 195 | 62 | 16 | 42 | 28 | 68 |

De broedpopulaties van beide sternsoorten zijn stabiel. In 2014 was de Slijkplaat in het Haringvliet de grootste kolonie grote sterns (>3.000 paren). In 2015 vestigde deze soort zich opnieuw in de broedkolonie Scheelhoek, ook in het Haringvlietgebied (ca. 2.275 paar in 2016). Van de visdief broedden in 2016 ongeveer 3.700 paar in het Deltagebied, waarvan ruim 1.000 in de kolonies Scheelhoek en Visdiefeiland (in de Slufter op de Maasvlakte).

Het broedsucces van grote stern was in 2016 hoog (na een relatief minder jaar 2015), maar voor de visdief juist laag. Predatie van eieren door meeuwen en weersomstandigheden zijn belangrijke factoren die het broedsucces van beide soorten bepalen.

Jaarlijks rapporteert OZHZ over het toezicht in de Voordelta zoals uitgevoerd door het samenwerkingsverband Toezichtskringen natuurhandhaving Zuidwestelijke Delta. Het aantal constateringen van overtredingen is in 2016 enigszins gedaald ten opzichte van de jaren daarvoor. Wel is er vaker handhavend opgetreden. Dat geeft aan dat vaker dan in 2015 de handhavers op de juiste momenten op de goede plaats waren. De pakkans is het hoogst voor wandelaars die zich op de platen begeven.

In het kader van de kitesurfproef bij de Slikken van Voorne constateert de OZHZ dat het naleefgedrag onder de kitters ter plaatse hoog ligt: tussen de 93 en de 100%.

Door de verdergaande verondieping van het water wordt het moeilijker voor de handhavers om bij overtreders te komen. Ook de flexibiliteit in de inzet van handhavers op dagen met veel watersport blijft een zorgpunt. Een groep watersporters die sterk in opkomst is, zijn de bestuurders van waterscooters. Volgens de toezichthouder leiden overtredingen van deze groep tot veel verstoring en is de pakkans gering.



Voor een overzicht van te raadplegen bronnen voor het verkrijgen van nadere details kijkt u op pagina 80 en 81.

CONCLUSIE

PROCES OP KOERS 

INHOUD VOLDOET 

TOELICHTING DE ABIOTISCHE ONTWIKKELING VORDERT VOOR WAT H2130 (DUINGRASLAND) BETREFT NAAR BEVREDIGING, ZIJ HET IETS TRAGER DAN VERWACHT. MET GERICHT BEHEER WORDT GETRACHT DE ONTWIKKELING TE VERSNELLEN. ER WAS OP DE PEILDATUM VOLDOENDE POTENTIEEL HABITAT OM OP TERMIJN TE VOLDOEN AAN DE COMPENSATIEOPGAVE.

BEOOGDE RESULTATEN

De totale compensatieopgave ligt op 9,8 hectare open droog duin (H2130) en 6,1 hectare vochtige duinvallei (H2190). Omdat een deel van het habitat dat naar verwachting verloren zal gaan van bijzondere kwaliteit is, is bij het vaststellen van de compensatieopgave een zogenoemde multiplier (factor 5) toegepast. Er is bij de realisatie van de compensatieopgave gekozen voor de aanleg van een geheel nieuw gebied (en niet voor het uitvoeren van ecologische herstelmaatregelen) tussen Hoek van Holland en Ter Heijde. Tussen de oude zeereep en de nieuwe duinen zorgen natuurlijke processen als uitstuiving en vernatting (door stijging van de grondwaterstand) voor een nieuwe natte duinvallei (H2190). De oude zeereep en de noord- en zuidpunt van de vallei ontwikkelen zich geleidelijk tot grijs duin (H2130). De doelhabitats zijn naar verwachting in 2030 volledig uitontwikkeld (aanwezigheid van kenmerkende vegetatie).

1. ACHTERGROND EN NADERE UITLEG AFSpraak

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

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

Ter compensatie van dat verlies is voor de Delflandse kust een nieuw duingebied aangelegd, met een omvang van 42 ha.

2. VERANTWOORDELIJKHEDEN

Op grond van de UWO Landaanwinning is het Rijk verantwoordelijk voor het realiseren en monitoren van de natuurcompensatie. Rijkswaterstaat (RWS) en Hoogheemraadschap Delfland (HHD) hebben als Projectbureau Delflandse kust de aanleg gerealiseerd. De provincie Zuid-Holland was bevoegd gezag voor de Nbw-vergunning voor de aanleg en stelt het Natura 2000-beheerplan voor het gebied op. Stichting het Zuid-Hollands Landschap (ZHL) beheert het gebied sinds 2010 en wordt daarbij geadviseerd door de Commissie Dagelijks Beheer Duincompensatie (CDBD) en de Begeleidingscommissie Duincompensatie Delfland (BDD). Daarin zijn RWS, HHD, Havenbedrijf Rotterdam, Omgevingsdienst Haaglanden, TU Delft, Stichting Duinbehoud, Deltares en ZHL vertegenwoordigd.



Riet poten in Spanjaards Duin. (BRON: SHORE MONITORING AND RESEARCH)

3. STAND VAN ZAKEN EN ONTWIKKELINGEN

De aanleg is in 2008 gestart, gekoppeld aan versterking van de 'zwakke schakel' in de Delflandse kust. Zeewaarts is een nieuwe duinenrij van 5 meter boven NAP gevormd, aan de zeezijde deels beplant met helmgras. Op drie plaatsen, waaronder strandopgang Vlugtenburg, is het gebied voor het publiek beleefbaar. Het gebied zelf is niet toegankelijk. De oplevering vond plaats in 2009. Sinds 2010 beheert ZHL het gebied onder de naam Spanjaards Duin. Op verzoek van de provincie heeft EZ de 'voorlopige aanwijzing' als Natura 2000-gebied (uit 2011) omgezet in een definitieve aanwijzing (3 mei 2017). Daarbij is Spanjaards Duin samengevoegd met Natura 2000-gebied Solleveld & Kapittelduinen. De provincie stelt in 2018 een nieuw beheerplan voor het gebied vast.

Aan de zuidkant van Spanjaards Duin staan strandhuisjes. De exploitant heeft hiervoor een Nbw-vergunning gekregen. Daarin is op advies van de BDD voorgeschreven dat de effecten van de huisjes op de habitatontwikkeling gevolgd worden. Hiertoe heeft de exploitant een monitoringplan opgesteld en in uitvoering genomen.

De ontwikkelingen in het gebied worden ook gevolgd door monitoring van abiotische en biotische parameters, als onderdeel van het MEP Duinen (2009). Onderzocht wordt of de juiste milieucondities voor de ontwikkeling van de beoogde habitats ontstaan en of de kenmerkende vegetatie zich daarbij ook ontwikkelt. De monitoring wordt uitgevoerd door ZHL, in samenwerking met Deltares, TU Delft en ingenieursbureaus.

Deltares heeft een leidraad Beheer Spanjaards Duin opgesteld, met als doel om op basis van de monitoring en indien nodig, maatregelen uit te kunnen voeren.

4. FEITELIJKE RESULTATEN

De (abiotische) ontwikkeling van Spanjaards Duin verloopt grotendeels volgens verwachting. In 2016 was er in potentie voldoende ruimte (14 ha) voor de realisatie van de compensatieopgave voor grijs duin H2130 (9,8 ha). De dynamiek in het gebied is echter nog hoog: er vindt veel verplaatsing van zand plaats, waardoor de vestiging van planten wordt geremd. Op plekken met enige luwte zijn de eerste soorten die behoren bij het habitat H2130 aangetroffen: onder meer zandzegge, duinzwenkgras, zanddoddegras, smal vlieszaad en kleine leeuwentand. In 2016 is ZHL in het noorden een experiment gestart met riet poten, om na te gaan of zo de vestiging van duingraslandsoorten kan worden bevorderd. Verder heeft ZHL in 2015 en 2016 de opgekomen duindoorn teruggedrongen, om een ontwikkeling naar H2160 (duindoornstruweel) te voorkomen. Deze aanpak wordt de komende tijd geïntensiveerd.

Op een aantal plekken in de hogere delen van de vallei bevinden zich schelpenvloertjes. Deels duidt dat op verlaging van het maaiveld, op andere plekken heeft depositie van kleinere schelpfragmenten plaatsgevonden. Experts geven aan dat deze schelpenvloertjes de ontwikkeling van grijze duinen niet in de weg staan, maar wel vertragen.

In het veld is goed zichtbaar dat de strandhuisjes voor het zuidelijke deel van Spanjaards Duin de aanstuiving vanaf het strand naar het basisduin verminderen. Het duin achter de huisjes is duidelijk lager, minder dynamisch en de vitaliteit van de helm is minder. Ook vindt er een sterkere groei van duindoorn en ruigtesoorten, zoals akkerdistel, akkermelkdistel en bezemkruiskruid, plaats. Door monitoring van het stuifproces kan, indien nodig, het beheer tijdig worden bijgesteld of de opstelling van de huisjes worden aangepast. De resultaten van de monitoring zijn nog niet bekend.



Voor een overzicht van te raadplegen bronnen voor het verkrijgen van nadere details kijkt u op pagina 80 en 81.

CONCLUSIE

PROCES OP KOERS 

INHOUD VOLDOET NIET GEHEEL 

TOELICHTING DE ABIOTISCHE ONTWIKKELING VORDERT, MAAR LANGZAMER DAN VERWACHT. HET POTENTIEEL AREAAL H2190 (VOCHTIGE DUINVALLEI) BLIJFT ACHTER BIJ DE VERWACHTING EN ZAL ZONDER BEHEERINGREEP (VERLAGING MAAIVELD) NIET VOLDOENDE TOT STAND KOMEN. DEZE INGREEP WORDT DAAROM VOORBEREID.

BEOOGDE RESULTATEN

De totale compensatieopgave ligt op 9,8 hectare open droog duin (H2130) en 6,1 hectare vochtige duinvallei (H2190). Omdat een deel van het habitat dat naar verwachting verloren zal gaan van bijzondere kwaliteit is, is bij het vaststellen van de compensatieopgave een zogenoemde multiplier (factor 5) toegepast. Er is bij de realisatie van de compensatieopgave gekozen voor de aanleg van een geheel nieuw gebied (en niet voor het uitvoeren van ecologische herstelmaatregelen) tussen Hoek van Holland en Ter Heijde. Tussen de oude zeereep en de nieuwe duinen zorgen natuurlijke processen als uitstuiving en vernatting (door stijging van de grondwaterstand) voor een nieuwe natte duinvallei (H2190). De oude zeereep en de noord- en zuidpunt van de vallei ontwikkelen zich geleidelijk tot grijs duin (H2130). De doelhabitats zijn naar verwachting in 2030 volledig uitontwikkeld (aanwezigheid van kenmerkende vegetatie).

1. ACHTERGROND EN NADERE UITLEG AFSpraak

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

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

Ter compensatie van dat verlies is voor de Delflandse kust een nieuw duingebied aangelegd, met een omvang van 42 ha.

2. VERANTWOORDELIJKHEDEN

Op grond van de UWO Landaanwinning is het Rijk verantwoordelijk voor het realiseren en monitoren van de natuurcompensatie. Rijkswaterstaat (RWS) en Hoogheemraadschap Delfland (HHD) hebben als Projectbureau Delflandse kust de aanleg gerealiseerd. De provincie Zuid-Holland was bevoegd gezag voor de Nbw-vergunning voor de aanleg. Stichting het Zuid-Hollands Landschap (ZHL) beheert het gebied sinds 2010 en wordt daarbij geadviseerd door de Commissie Dagelijks Beheer Duincompensatie (CDBD) en de Begeleidingscommissie Duincompensatie Delfland (BDD). Daarin zijn RWS, HHD, Havenbedrijf Rotterdam, Omgevingsdienst Haaglanden, TU Delft, Stichting Duinbehoud, Deltares en ZHL vertegenwoordigd.

3. STAND VAN ZAKEN EN ONTWIKKELINGEN

De aanleg is in 2008 gestart, gekoppeld aan versterking van de 'zwakke schakel' in de Delflandse kust. Zeewaarts is een nieuwe duinenrij van 5 meter boven NAP gevormd, aan de zeezijde deels beplant met helmgras. Op drie plaatsen, waaronder strandopgang Vlugtenburg, is het gebied voor het publiek beleefbaar. Het gebied zelf is niet toegankelijk. De oplevering vond plaats in 2009. Sinds 2010 beheert ZHL het gebied onder de naam Spanjaards Duin. Het beheer vindt plaats op basis van het Natuurbeheerplan Duincompensatieproject Delflandse kust 2009-2029. Daarin zijn mogelijke beheermaatregelen opgenomen om de ontwikkeling indien nodig bij te sturen.

Op verzoek van de provincie heeft EZ de 'voorlopige aanwijzing' als Natura 2000-gebied (uit 2011) omgezet in een definitieve aanwijzing (3 mei 2017). Daarbij is Spanjaards Duin samengevoegd met Natura 2000-gebied Solleveld & Kapittelduinen. De provincie stelt in 2018 een nieuw beheerplan voor het gebied vast.

De ontwikkelingen in het gebied worden gevolgd door monitoring van abiotische en biotische parameters, als onderdeel van het MEP Duinen (2009). Onderzocht wordt of de juiste milieucondities voor de ontwikkeling van de beoogde habitats ontstaan en of de

kenmerkende vegetatie zich daarbij ook ontwikkelt. De monitoring wordt uitgevoerd door ZHL, in samenwerking met Deltares, TU Delft en ingenieursbureaus.

Deltares heeft in 2016 een leidraad Beheer Spanjaards Duin opgesteld, met als doel om op basis van de monitoring en indien nodig, tot passende maatregelen te kunnen besluiten.

4. FEITELIJKE RESULTATEN

De (abiotische) ontwikkeling van Spanjaards Duin verloopt grotendeels volgens verwachting. De vallei is in 2016 dieper geworden en de grondwaterstand verder gestegen. In de diepere delen van de vallei zijn de eerste kenmerkende soorten van het habitat "Vochtige duinvallei" gesignaleerd.

Het potentieel areaal dat voldoet aan de abiotische condities voor vochtige duinvalleien (H2190) komt, na een aanvankelijk gestage groei, echter toch niet voldoende tot stand. Van de vereiste 6,1 ha is, afhankelijk van de gehanteerde criteria, circa 2,1 tot maximaal 5,3 ha geschikt voor dit habitatype. De meest vochtige klassen ontbreken geheel. De oorzaak ligt in een achterblijvende stijging van de grondwaterstand en de recente ontwikkeling van helmduintjes in de laagte die weer zand vasthouden (en de maaiveldligging verhogen). Zonder aanvullende beheermaatregelen zal de duinvallei niet de gewenste omvang bereiken.

Om de ontwikkeling richting het doeltype H2190 te bevorderen, heeft de BDD op grond van de leidraad aan de beheerder geadviseerd om de valleibodem kunstmatig te verdiepen. Het gaat dan om het afgraven van 0,5 m zand over een oppervlak van 8 ha. Voor de uitvoering van deze maatregel zijn diverse vergunningen nodig, waaronder een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming. Daarnaast stelt het Hoogheemraadschap Delfland eisen ten aanzien van het graven in de beschermingszone en het behoud van zand in het systeem. Dit leidt weer tot het risico van opnieuw inzanden. Er zit dus spanning op diverse doelen en randvoorwaarden. Dit alles betekent dat de uitvoering van de beheermaatregel niet in winter 2017 / 2018, maar pas in de loop van 2018 zal plaatsvinden.

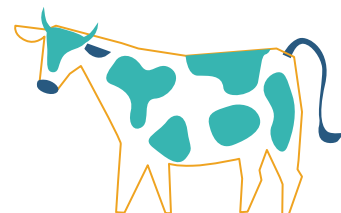


Helmopslag in de vallei nabij Slag Vlughtenburg. (BRON: RONALD GODERIE)



Voor een overzicht van te raadplegen bronnen voor het verkrijgen van nadere details kijkt u op pagina 80 en 81.

6 THEMA 750 HECTARE NIEUW NATUUR- EN RECREATIEGEBIED



ALGEMEEN

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

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

- het Buitenland van Rhooon. Op het eiland IJsselmonde, ten zuiden van Rotterdam, wordt beoogd het traditionele polderlandschap te ontwikkelen tot een natuur- en recreatiegebied met landelijke uitstraling. Bewoners uit de regio kunnen hier over een aantal jaren in een landelijke omgeving fietsen, wandelen en paardrijden. Het gebied wordt zo'n 600 ha groot;
- de Groene Verbinding, een wandel- en fietsbrug over de A15 en de Betuweroute. Deze brug zorgt ervoor dat bewoners uit Rotterdam-Zuid te zijner tijd het Buitenland van Rhooon kunnen bereiken. Omgekeerd verkort deze brug de afstand voor de Albrandswaardse wijk Portland richting het centrum van Rotterdam;
- de Vlinderstrik, genoemd naar de vorm van het gebied. Ten noorden van Rotterdam liggen de Berkelse Zuidpolder en de Rotterdamse Schiebroekse Polder. In dit gebied wordt een natuur- en recreatiegebied van 100 ha ontwikkeld. Daar komt nog 40 ha bij die niet tot de PMR-opgave behoort. Het gebied vormt een groene buffer tussen Lansingerland en Rotterdam;



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

De vier deelprojecten zijn allen opgenomen in het Afsprakenkader Visie en Vertrouwen. De infobladen 28 tot en met 31 bevatten gedetailleerde informatie over de voortgang en resultaten van elk deelproject.

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 provincie Zuid-Holland, de stadsregio Rotterdam (per 1 juli 2015 opgeheven) en de gemeente Rotterdam.

De betrokken partijen hebben afgesproken zich maximaal in te zetten om planvorming, grondverwerving en exploitatie van de 750 ha-projecten gelijk op te laten gaan met de ontwikkeling van Maasvlakte 2.



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

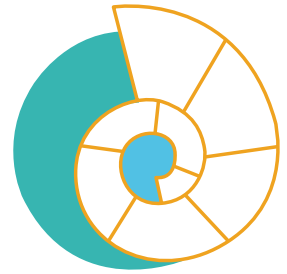
De provincie Zuid-Holland is verantwoordelijk voor de uitvoering van het programma PMR/750 ha als geheel en coördineert de uitvoering van de vier deelprojecten. De provincie zorgt voor het financiële beheer van het programma en rapporteert periodiek aan de staatssecretaris van EZ over de voortgang. EZ ziet daarbij toe op de realisatie van de PKB-doelstellingen. De UWO legt de verantwoordelijkheid voor de uitvoering van het deelproject het Buitenland van Rhoon bij de provincie Zuid-Holland. De gemeente Rotterdam is verantwoordelijk voor de deelprojecten Vlinderstrik en Schiezone. De stadsregio Rotterdam ten slotte zorgde voor de realisatie van de Groene Verbinding.

PLANNING EN VOORTGANG VAN HET PROGRAMMA

Het programma PMR/750 ha loopt vanaf de vaststelling van het Uitvoeringsprogramma

PMR/750 ha in 2007 tot en met het beoogde jaar van afronding 2021. Elk deelproject kent z'n eigen uitvoeringsdynamiek. De betrokken partijen hebben afgesproken zich maximaal in te zetten om planvorming, grondverwerving en exploitatie van de 750 ha-projecten gelijk op te laten gaan met de ontwikkeling van Maasvlakte 2.

In 2013 zijn de bestemmingsplannen voor alle deelprojecten binnen PMR/750 ha onherroepelijk geworden. De planvorming, aanleg en inrichting van de Vlinderstrik, de Schiezone en de Groene Verbinding zijn daarmee in lijn met de bijgestelde planning. De ruimtelijke planvorming op hoofdlijnen was daarmee voor alle vier de projecten afgerond. Volgens het beleid van de provincie wordt het eigendom en beheer van natuurgronden alleen overgedragen aan terreinbeherende (natuur)organisaties als deze het beheer van gronden aanbesteden aan lokale partijen. Hoe dat in de praktijk precies zal lopen, is op dit moment nog niet duidelijk. Bij het beheer van de Vlinderstrik is nadrukkelijk een rol weggelegd voor lokale agrariërs.



In 2012 is de inrichting van de Schiezone gestart en in het najaar van 2013 die van de Vlinderstrik. Beide deelprojecten bevinden zich in de fase van uitvoering, inrichting en beheer. Tot slot zijn ook beheerplannen gemaakt om de nieuwe functies van deze gebieden duurzaam in stand te houden (zie infobladen 29 en 30). De Groene Verbinding is halverwege 2014 geopend. Hiermee is een belangrijke mijlpaal van het programma 750 ha gehaald (zie infoblad 31).

BUIJTENLAND VAN RHOON

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

Een groot deel van de 750 hectare aan nieuwe natuur- en recreatiegebieden, 600 hectare, is gepland ten zuiden van Rotterdam. Dat toekomstige gebied draagt de naam Buitenland van Rhoon. In 2010 stelde de gemeente Albrandswaard het bestemmingsplan vast. Ruim twee jaar later verklaarde de Raad van State alle beroepen die waren ingediend tegen het bestemmingsplan en tegen de reactieve aanwijzing van de provincie niet-ontvankelijk of ongegrond. Daarmee was het bestemmingsplan onherroepelijk.

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



Voor het oorspronkelijke plan om in het zuidelijke deel (150 ha) van het Buitenland, tussen Essendijk en Oude Maas, natte natuur in te richten, was echter weinig draagvlak in de streek. In 2013 startte een actiegroep, de Polderkinderen, de petitie "Stop project Buitenland nu!" Gezien deze signalen nam de Tweede Kamer eind 2013 een motie aan met de vraag aan de regering om, binnen de kaders van de PKB, meer rekening te houden met wensen van bewoners. Vervolgens verkende oud-minister Veerman begin 2014 hoe het gebied anders kon worden ingericht en er meer draagvlak kon worden verkregen. Veerman adviseerde onder andere akkernatuur te ontwikkelen in plaats van natte natuur. Ook pleitte Veerman in zijn advies voor een onafhankelijke gebiedscoöperatie.

Samen met de Vereniging Nederlands Cultuurlandschap (VNC) ontwikkelde de Vereniging Agrarische Belangen IJsselmonde (VABIJ) begin 2014 een alternatief plan. In dit 'Boerenplan' bleven agrarische bedrijfsvoering, cultuurhistorie en natuur naast elkaar bestaan, zonder grootschalige natuurontwikkeling. Het adviesrapport 'Veerman' (juni 2014) adviseerde om elementen uit dit 'Boerenplan' over te nemen.

Provinciale Staten hebben het college opdracht gegeven om het vervolgproces vorm te geven langs de lijnen van het kwartiermakersadvies.



De Tafel van Borging heeft zich in juni 2014, zij het met aandachtspunten, positief over het advies Veerman uitgesproken. Daarbij gaf de Tafel vijf punten mee: verifieerbare doelen ten aanzien van het natuurstype, ruimte voor recreatie, de aard van de toekomstige akkerbouw, de gebruiksvoorwaarden voor agrarische ondernemers en het handhaven van het vigerende bestemmingsplan. September 2014 heeft de staatssecretaris van EZ aan GS laten weten dat het advies Veerman voldoet aan de met GS afgesproken uitgangspunten en is een tiental aandachtspunten meegegeven voor het vervolgtraject. December 2014 vroeg de Tweede Kamer de regering om, 'binnen de PKB PMR, in lijn met Veermans advies, creatief invulling te geven aan de integrale opgave voor het Buijtenland van Rhoon'. Medio 2015 hebben de Polderkinderen in een bijzondere kamerprocedure het woord kunnen doen, hoewel hun petitie / burgerinitiatief niet-ontvankelijk was verklaard.

De provincie Zuid-Holland benoemde in de zomer van 2015 drie kwartiermakers voor de op te richten gebiedscoöperatie: de heer Verdaas (oud-kamerlid en oud-gedeputeerde), de heer De Groot (oud-bestuurder WLTO) en de heer De Graaf (oud-algemeen directeur

Natuurmonumenten). In mei 2016 brachten zij hun definitieve advies uit: "Kansen pakken in het Buijtenland van Rhoon; samenwerken in een coöperatieve gebiedsontwikkeling". In een brief van 17 juni heeft de Tafel van Borging GS laten weten dat veel leden van de Tafel het advies van de kwartiermakers op een aantal cruciale punten afwijzen. De Tafel maakte hierbij gebruik van haar recht om ongevraagd advies te geven. De Tafel gaf daarbij de volgende zorgpunten aan: (1) onvoldoende toetsbaarheid van de natuurdoelen, (2) het ontbreken van balans in de voorgestelde samenstelling van de gebiedscoöperatie, (3) de wens van de agrariërs om terug te keren naar het bestemmingsplan dat tot 2012 gold (wat niet strookt met de PKB) en (4) onvoldoende aandacht voor de recreatieve doelstellingen. Ondertekenaars van de brief waren de Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland, het Zuid-Hollands Landschap, de Stichting Duinbehoud, de Vereniging Natuurmonumenten, Deltalinqs, VNO-NCW, de gemeente Rotterdam en Havenbedrijf Rotterdam N.V.

Spoedig na het kwartiermakersadvies liet de VABIJ weten dat zij in het kwartiermakersadvies onvoldoende haar belangen



gediend zag. Zij stelde twee voorwaarden waaraan voldaan zou moeten worden voor men het advies kon onderschrijven: terug naar een agrarische bestemming (aangevuld met natuur, recreatie en cultuurhistorie) en een concreet aanbod van GS voor planschadevergoeding en volledige schadeloosstelling bij verkoop van hun gronden op basis van het huidige bestemmingsplan. Samen met de VABIJ heeft de provincie juridisch onderzoek laten doen naar de (on)mogelijkheden van planschadevergoeding en volledige schadeloosstelling. Na afronding van dit juridische onderzoek heeft de VABIJ eind juni 2016 in een brief laten weten toch, maar onder voorwaarden, in te kunnen stemmen met het kwartiermakersadvies. Vlak voor de zomer van 2016 hebben GS het advies van de kwartiermakers, de brief van de VABIJ en

de brief van de Tafel naar PS gestuurd, met het voorstel om het kwartiermakersadvies als vertrekpunt voor verdere uitwerking te nemen.

Op 14 september 2016 hebben PS het college opdracht gegeven om het vervolgproces vorm te geven langs de lijnen van het kwartiermakersadvies. Daarbij hebben PS drie voorwaarden gesteld: brede toegankelijkheid van de gebiedscoöperatie, (voorlopig) handhaven van het vigerende bestemmingsplan en uitwerking en borging van de natuur- en recreatiedoelen in maatregelen, samen met natuur- en recreatiepartijen. Daarmee is in belangrijke mate tegemoet gekomen aan de bezwaren van de Tafel. De staatssecretaris van EZ heeft vervolgens in november 2016, mede op basis van het oordeel van de Tafel van Borging, ook groen licht gegeven voor het vervolgproces.

“ Het programma PMR/750 ha is gericht op natuur en recreatie, maar daarbinnen blijft ruimte voor andere functies. ”

Vanaf december 2016 wordt het kwartiermakersadvies, inclusief de aanvullende voorwaarden van PS, uitgewerkt onder leiding van Co Verdaas als kwartiermakend voorzitter van de gebiedscoöperatie. Zijn rol wordt vanaf september 2017 overgenomen door Gerard Doornbos, tot 1 september dijkgraaf van het Hoogheemraadschap van Rijnland. Eenmaal opgericht zal de gebiedscoöperatie een nieuw inrichtingsplan (laten) opstellen, passend bij het met de natuur- en recreatiepartijen overeen te komen streefbeeld, op basis waarvan het bestemmingsplan zal worden aangepast (zie voor nader informatie infoblad 28).

- Schiezone: www.vanrottetotschie.nl

VERDER LEZEN

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

- PMR/750 ha: www.rijksoverheid.nl
- Buitenland van Rhooon: www.zuid-holland.nl, www.albrandswaard.nl
- Vlinderstrik: www.vanrottetotschie.nl



THEMA 750 HECTARE NIEUW NATUUR- EN RECREATIEGEBIED IN DE REGIO RIJNMOND

SUBDOEL REALISATIE VAN 600 HA NATUUR- EN RECREATIEGEBIED OP MIDDEN-IJSSELMONDE

OMSCHRIJVING HET BUIJTENLAND VAN RHOON

CONCLUSIE

PROCES NIET OP KOERS 

INHOUD GEEN OORDEEL MOGELIJK 

TOELICHTING OMDAT DE GEBIEDSCOÖPERATIE NOG MOET WORDEN OPGERICHT EN CONCRETE INHOUDELIJKE DOELEN VOORALSNOG ONTBREKEN, IS HET PROCES BEOORDEELD ALS 'NIET OP KOERS'. ER IS NOG GEEN DUIDELIJKHEID EN OVEREENSTEMMING OVER DE TE REALISEREN NATUUR- EN RECREATIEDOELEN EN DE BORGING DAARVAN BINNEN DE PKB.

BEOOGDE RESULTATEN

Doel van de afspraak is uiterlijk 2021 600 ha natuur- en recreatiegebied te realiseren op Midden-IJsselmonde: het Buitenland van Rhooon. Dat wordt een openbaar toegankelijk gebied. Aanvankelijk lag in het noordelijk deel het accent op 'openlucht-recreatie met natuurwaarden' en in het zuidelijk deel op 'hoogwaardige natuur met recreatief medegebruik'. Deze doelen zijn na het advies Veerman bijgesteld naar 'afwisselend hoogwaardige akker-natuur, recreatie en duurzame landbouw in het hele gebied, in de context van waardevol cultuurlandschap'. Nadere concretisering van de doelen moet nog plaatsvinden.

1. ACHTERGROND EN NADERE UITLEG AFSpraak

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

2. VERANTWOORDELIJKHEDEN

Het programma 750 ha is een gezamenlijk publiek belang van het rijk, de provincie en de gemeente Rotterdam. In het verleden was ook de nu opgeheven stadsregio Rotterdam medeverantwoordelijk. Op basis van de UWO is de provincie Zuid-Holland (PZH) verantwoordelijk voor het programma als geheel en voor de realisatie van het Buitenland van Rhooon in het bijzonder. De gemeente Albrandswaard stelt het bestemmingsplan vast. De provincie heeft besloten om de uitvoering over te laten gaan naar een (nog op te richten) gebiedscoöperatie.

3. STAND VAN ZAKEN EN ONTWIKKELINGEN

Deze paragraaf beschrijft het proces rond het Buitenland van Rhooon vanaf de zomer 2015 (meer achtergrond leest u in het themahoofdstuk). Na het verschijnen van het advies Veerman in de zomer van 2015 vroegen GS de voormalige Gelderse gedeputeerde Verdaas, oud-WLTO-bestuurder De Groot en oud-directeur van Natuurmonumenten De Graeff om kwartiermakers voor de gebiedscoöperatie te zijn. Bij het tot stand brengen van een kwartiermakersadvies is tot het uiterste getracht om de Vereniging Agrarische Belangen IJsselmonde (VABIJ) als gebiedspartij binnenboord te houden. Eind mei 2016 presenteerden de kwartiermakers hun adviesrapport. De Tafel van Borging wees echter het kwartiermakersadvies op enkele belangrijke punten af. Zo constateerde de Tafel dat het advies op meerdere onderdelen afweek van de PKB PMR en van het convenant Visie en Vertrouwen. Verder adviseerde de Tafel om de natuurdoelen concreter te maken, vast te houden aan het vigerende bestemmingsplan en meer aandacht te schenken aan de recreatiedoelstelling. Ook uitte de Tafel haar zorgen over de governance van de gebiedscoöperatie.

September 2016 hebben PS het college opdracht gegeven om het vervolgproces vorm te geven langs de lijnen van het kwartiermakersadvies. Daarbij hebben PS drie voorwaarden gesteld: brede toegankelijkheid van de gebiedscoöperatie, (voorlopig) handhaven van het vigerende bestemmingsplan en uitwerking en borging van de natuur- en recreatiedoelen in maatregelen, samen met natuur- en recreatiepartijen. Daarmee is in belangrijke mate tegemoet gekomen aan de bezwaren van de Tafel. De staatssecretaris van EZ heeft vervolgens in november 2016, mede op basis van het oordeel van de Tafel van Borging, ook groen licht gegeven voor het vervolgproces.

Het kwartiermakersadvies, inclusief de aanvullende randvoorwaarden vanuit de Provinciale Staten, wordt uitgewerkt onder leiding van een kwartiermakend voorzitter (Co Verdaas) en een onafhankelijke projectleider langs vier sporen: (1) uitwerking van de doelen en maatregelen in een streefbeeld en uitvoeringsprogramma, (2) concrete invulling van de

gebiedscoöperatie, (3) opzetten van gebiedspromotie en marktontwikkeling en (4) aan de slag met initiatieven en quick wins. In alle sporen zijn ondernemers, bewoners, natuurorganisaties, deskundigen en provincie betrokken. Er is een algemene projectgroep waar diverse organisaties aan deelnemen waar de sporen samenkomen. Er is brede betrokkenheid in het gebied. Het streven is dat eind 2017 de gebiedscoöperatie er is en de provincie dan een overeenkomst heeft gesloten met de coöperatie om de PKB-doelen te realiseren. Via het eerste spoor worden, conform de voorwaarde van Provinciale Staten, samen met een groot aantal natuur- en recreatiepartijen, de doelen en maatregelen verder uitgewerkt. Deze uitwerking is nodig om het gezamenlijke beeld vast te leggen en daarover afspraken te kunnen maken tussen de provincie en coöperatie (ook waar het gaat over monitoring en bijstelling).

Door de eerder opgelopen vertraging tijdens de planvorming en alle verwikkelingen rond de gebiedscoöperatie is het proces sterk vertraagd. Onaannemelijk is dat 600 ha nieuw natuur- en recreatiegebied op Midden-IJsselmonde per 2021 gerealiseerd zal zijn. Wel is ten opzichte van vorig jaar het proces inmiddels weer goed op gang gekomen.



600 ha natuur- en recreatiegebied wordt aangelegd op Midden-IJsselmonde; het Buijtenland van Rhoon. (BRON: WWW.NATUURRHOON.NL)



Voor een overzicht van te raadplegen bronnen voor het verkrijgen van nadere details kijkt u op pagina 80 en 81.

4. FEITELIJKE RESULTATEN

Eind juni 2017 had de provincie ongeveer 300 ha grond verworven. Lopende de oprichting van de gebiedscoöperatie is de actieve verwerving opgeschort. Het groeiend areaal (juni 2016 stond de teller nog op 200 ha) is het resultaat van gesprekken met grondeigenaren die op eigen initiatief willen verkopen, waaronder institutionele beleggers.

In de winter van 2016 / 2017 hebben het Louis Bolk Instituut en de Werkgroep Grauwe Kiekendief, in opdracht van de provincie, een driejarig experiment uitgewerkt om gronden te gaan ontwikkelen tot hoogwaardige akkernatuur. Zo kunnen bereidwillige boeren ervaring met akkernatuur opdoen. Hiervoor is 70 ha in de Zegenpolder beschikbaar. Belangstellende agrariërs konden zich tot 1 mei 2017 inschrijven om ervaring met akkernatuur op te doen. Het bouwrijp maken van zo'n 70 ha is begin 2017 gegund. Voor het bodemsaneringsproject Rhoonse stort is grond nodig. Deze grond zal worden gewonnen op diverse plekken in de Zegenpolder. Zo kan 'werk met werk' worden gemaakt.

THEMA 750 HECTARE NIEUW NATUUR- EN RECREATIEGEBIED IN DE REGIO RIJNMOND

SUBDOEL REALISATIE VAN 100 HA NATUUR- EN RECREATIEGEBIED IN DE SCHIEBROEKSE POLDER EN DE ZUIDPOLDER

OMSCHRIJVING VLINDERSTRIK

CONCLUSIE

PROCES OP KOERS 

INHOUD VOLDOET 

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

BEOOGDE RESULTATEN

Doel van de afspraak is het creëren van 100 ha openbaar toegankelijk natuur- en recreatiegebied in de gemeenten Lansingerland en Rotterdam (Schiebroekse polder en Berkelse Zuidpolder), beter bekend onder de naam Vlinderstrik. In aanvulling op de PMR-doelstelling besloot de stuurgroep Vlinderstrik om 40 hectare extra in te richten. De Vlinderstrik wordt dus in totaal circa 140 ha groot. De Vlinderstrik geeft een impuls aan de recreatie in de hele stadsregio Rotterdam, in het bijzonder aan Rotterdam-Noord en 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. De ontwikkelingen in de Vlinderstrik (en de Schiezone) maken van de noordrand van Rotterdam een ecologische en recreatieve schakel die de Ackerdijkse plassen in Midden-Delfland en de Rottemeren met elkaar verbindt. In de noordelijke Vlinderstrik ligt het accent straks op openheid en recreatie, in het zuidelijke deel op natuur. Het algemene beeld is een groene buffer met open weides, smalle watergangen en rietkragen, en boomrijkere plekken. Ook lopen er fiets- en wandelpaden doorheen. In het recreatief concentratiepunt nabij metrostation Rodenrijs zijn enkele voorzieningen gepland.

2. VERANTWOORDELIJKHEDEN

Het programma 750 ha is een gezamenlijk publiek belang van het Rijk, de provincie en de gemeente Rotterdam. De gemeente Rotterdam is volgens de UWV 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.



Bij de Rotte eindigt de Polderpadroute. (BRON: WWW.NATUURMONUMENTEN.NL)

3. STAND VAN ZAKEN EN ONTWIKKELINGEN

In de ruimtelijke procedures rond de Vlinderstrik zijn Lansingerland en Rotterdam samen opgetrokken. In 2008 hebben ze gezamenlijk het Masterplan Vlinderstrik vastgesteld. De faunaeffectenrapportage (2010), nodig voor de aanleg van natuur nabij luchthavens om het risico op vogelaanvaringen in te schatten, leidde tot een inperking van de moerasontwikkeling. Vanaf november 2013 zijn de bestemmingsplannen van Lansingerland

en Rotterdam onherroepelijk. Voorjaar 2014 hebben de beide colleges van B en W, op basis van het Masterplan, de bestemmingsplannen en het Programma van Eisen, het definitief ontwerp (DO) opgesteld, elk voor hun deel van de Vlinderstrik. Het programma van eisen (PvE) is in samenspraak met de omwonenden, ondernemers en andere belanghebbenden tot stand is gekomen.

In het DO is een ruimtelijke reservering opgenomen voor de A16 (voorheen A13/A16), de rijksweg die de minister van Infrastructuur en Milieu ten noorden van Rotterdam wil aanleggen. Het Tracébesluit A16 Rotterdam is op 24 augustus 2016 gepubliceerd en is intussen onherroepelijk. Eind 2015 was er tussen de gemeente Rotterdam en Rijkswaterstaat (RWS) overeenstemming hoe de A16 het beste kan worden ingepast in de omgeving. De inpassing krijgt vorm met onder andere geluidsschermen, grondwallen, taluds beplant met bomen, bomenrijen en bospercelen.

Het beheer van de Vlinderstrik is aangemerkt als een dienst van algemeen economisch belang. In de Zuidpolder is het beheer in 2015 gegund aan Natuurmonumenten; in de Schiebroekse polder moet het beheer nog gegund worden. Voor beide gebieden is het de bedoeling om daar de lokale agrariërs en vrijwilligers bij te betrekken. De voorwaarden daarvoor zijn dat het beheer bijdraagt aan de recreatie- en natuurdoelstellingen en van voldoende kwaliteit is. In lijn met PvE en DO heeft Natuurmonumenten een beheerplan opgesteld.

Het gedeelte Schiebroekse Polder verkeert in de ontwerpfase. Vooralnog wordt daar uitgegaan van minnelijke verwerving van de laatste agrarische gronden en opstallen. Zomer 2017 wordt duidelijk of er met alle landeigenaren overeenstemming bereikt kan worden of dat er onteigend moet gaan worden. Uitvoering van het Polderpad in de Schiebroekse Polder staat gepland in 2019. Vooralnog leveren de onderhandelingen geen vertraging op.

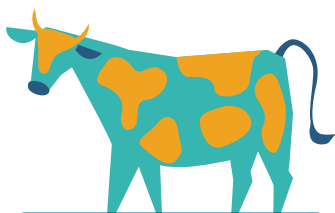
4. FEITELIJKE RESULTATEN

Verwerving en inrichting van 100 ha Vlinderstrik zijn financieel geregeld in de grond-exploitatie Noordrandprojecten PMR (2009). Voor financiering van de aanvullende 40 ha heeft Zuid-Holland een schriftelijke toezegging gedaan aan Rotterdam. Daarmee is ook dit deel van de Vlinderstrik haalbaar.

De Vlinderstrik wordt gefaseerd ingericht. De Zuidpolder (70 ha) is geheel verworven. De inrichting is in volle gang. Kassen, schuren en niet-beeldbepalende boerderijen in slechte staat worden gesloopt, de andere verkocht. Een volkstuinvereniging is gedeeltelijk verplaatst. Naast de aanleg van het Polderpad gaat het om het realiseren van recreatievoorzieningen en het aanbrengen van beplanting.

Van november 2016 tot en met december 2017 is het waterplan Zuidpolder in uitvoering, met maatregelen zoals het graven van nieuwe watergangen en het verbreden van een aantal bestaande sloten. Die watergangen worden voorzien van natuurvriendelijke oevers. Bovendien wordt het waterpeil opgezet. Sinds 2013 zijn de struinpaden in de eerste 40 ha Vlinderstrik opgesteld.

Voor het Polderpad, het fietspad van Rotte naar Schie dat ook via de Vlinderstrik loopt, is een ontwerp gemaakt door DaF-architecten. Het inrichtingsplan Polderpad is in 2013 vastgesteld. Het eerste deel van het pad is in april 2016 is opengegaan en heeft een eigen karakter, met herkenbare bruggen en hekwerken. Bankjes en uitzichttorens volgen nog. De bermen van het Polderpad zijn ingezaaid met kleurrijke veldbloemen. De entree tot het gebied wordt gevormd door de tot informatiecentrum omgevormde Melkschuur nabij metrostation Rodenrijs en een wilde bloementuin, beide feestelijk geopend in 2015.



Voor een overzicht van te raadplegen bronnen voor het verkrijgen van nadere details kijkt u op pagina 80 en 81.

THEMA 750 HECTARE NIEUW NATUUR- EN RECREATIEGEBIED IN DE REGIO RIJNMOND

SUBDOEL REALISATIE VAN 50 HA NATUUR- EN RECREATIEGEBIED IN DE SCHIEZONE

OMSCHRIJVING SCHIEZONE

CONCLUSIE

PROCES OP KOERS 

INHOUD VOLDOET 

TOELICHTING DE FEITELIJKE INRICHTING LOOPT VOLGENS DE (BIJGESTELDE) PROJECTPLANNING. EEN DEEL VAN DE SCHIEZONE IS IN 2012 OPENGESTELD VOOR HET PUBLIEK.

BEOOGDE RESULTATEN

Doel van de afspraak is het creëren van 50 ha natuur- en recreatiegebied in de landgoederenzone langs de Schie in de Rotterdamse deelgemeente Overschie.

Dit deelproject van het programma 750 ha is uitgewerkt onder de naam Schiezone.

1. ACHTERGROND EN NADERE UITLEG AFSpraak

De afspraak maakt deel uit van de PMR-doelstelling om 750 hectare nieuw natuur- en recreatiegebied in de regio Rotterdam te ontwikkelen (volgens PKB en UWO PMR/750 hectare). Daartoe behoort 50 ha openbaar toegankelijk natuur- en recreatiegebied in een zone langs de Delftse Schie tussen Zweth en Overschie. Samen met de Vlinderstrik vormen deze gebieden de verbindende schakel tussen Midden-Delfland, polder Schieveen en de Rottemeren. De groene ontwikkeling van de noordrand voorkomt dat het gebied dichtslibt met bebouwing. Zo blijven de huidige kwaliteiten behouden, wordt het areaal aan natuurgebied vergroot en wordt het gebied toegankelijk voor recreatie.

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

2. VERANTWOORDELIJKHEDEN

Het programma 750 ha is een gezamenlijk publiek belang van het Rijk, de provincie, de gemeente Rotterdam en (tot 1-1-2015) de Stadsregio Rotterdam. De provincie Zuid-Holland coördineert de uitvoering, zorgt voor het financiële beheer en rapporteert aan het Ministerie van EZ. De gemeente Rotterdam is verantwoordelijk voor de uitvoering van het deelproject Schiezone en bevoegd gezag voor het vaststellen van het bestemmingsplan. Inrichting en beheer van de graslanden zijn in handen van de Vereniging Natuurmonumenten.

3. STAND VAN ZAKEN EN ONTWIKKELINGEN

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

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

Rotterdam heeft najaar 2015 een renovatieplan voor de landgoederen De Tempel en Nieuw Rhodenrijs (beide rijksmonument) opgesteld, samen met Natuurmonumenten en een particuliere projectontwikkelaar. De precieze ligging van struinpaden en bruggen naar de landgoederen wordt hierin vastgelegd. Hoewel geen onderdeel van de PMR-afpraak, draagt dit wel bij aan het recreatieve en historische karakter van dit gebied. De huurder van De Tempel en Nieuw Rhodenrijs werkt mee aan het toegankelijk maken van die landgoederen voor wandelaars.

De verwerving en inrichting zijn financieel geregeld in de grondexploitatie voor de Noordrandprojecten PMR (Schiezone en Vlinderstrik), in december 2009 vastgesteld in de gemeenteraad van Rotterdam. Daarnaast heeft een particulier fonds (Louisa van der Velden Stichting) een bijdrage geleverd aan de realisatie van de Schiezone. Grondeigenaar is de gemeente Rotterdam. Inrichting en beheer zijn, via erfpacht, overgedragen aan Vereniging Natuurmonumenten. Eén grondverwervingsprocedure (3 ha) is in de afrondende fase. Een ander stuk van 7 ha wordt in het vierde kwartaal van 2017 ingericht. De laatste gebruiker staat op het punt zijn bedrijfsvoering te beëindigen.



In 2016 is groot onderhoud aan de watergangen op de landgoederen De Tempel en Nieuw Rhodenijs uitgevoerd. (WWW.NATUURMONUMENTEN.NL)

4. FEITELIJKE RESULTATEN

In mei 2012 is een deel van de Schiezone officieel geopend en is het startsein gegeven voor de verdere inrichting. Een 'bouwbord' nodigt mensen uit om het gebied te bezoeken. Destijds is een eerste rondje door het gebied in gebruik genomen met onverharde struipaden en bruggen. Dat netwerk is in het najaar van 2014 uitgebreid.

De graslandpercelen heeft Natuurmonumenten verpacht aan boeren, onder de voorwaarde dat zij geen mest en chemische bestrijdingsmiddelen gebruiken. Ze dienen als hooilanden of worden beweid met schapen en koeien. De inrichting, waaronder peilverhoging en aanleg van een ecopassage, verloopt met kleine stappen en is naar verwachting zomer 2017 afgerond. De ecopassage bestaat uit enkele passerbuizen onder de wegen langs de Schie. Daardoor steken kleine dieren zoals de noordse woelmuis en de waterspitsmuis straks veilig de Schie, de Kandelaarweg en Rotterdamseweg/Delftweg over. De Schie en de sloten daar omheen hebben natuurvriendelijke oevers gekregen. Ook het fietspad langs de Schie is sterk verbeterd.

De Tempelweg ten zuiden van de begraafplaats Hofwijk is opnieuw bestraat, meer geschikt voor fietsers gemaakt en van straatmeubilair voorzien. In de laatste maanden van 2017 worden ook een aantal 'beleviselementen' (uitkijksofa, visvlonder etc.) gerealiseerd. De Tempelweg gaat onderdeel uitmaken van het Polderpad.

In opdracht van de gemeente Rotterdam is van oktober tot en met december 2016 groot onderhoud aan de watergangen op de landgoederen De Tempel en Nieuw Rhodenijs uitgevoerd. De watergangen zijn gebaggerd en de aanwezige duikers en stuwen zijn waar nodig vrijgemaakt van slib, bladeren, takken en vuil.



Voor een overzicht van te raadplegen bronnen voor het verkrijgen van nadere details kijkt u op pagina 80 en 81.

THEMA 750 HECTARE NIEUW NATUUR- EN RECREATIEGEBIED IN DE REGIO RIJNMOND

SUBDOEL REALISATIE VAN EEN LANGZAAMVERKEERSROUTE TUSSEN ROTTERDAM-ZUID EN MIDDEN-IJSSELMONDE

OMSCHRIJVING GROENE VERBINDING

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



CONCLUSIE

PROCES AFGEROND 

INHOUD AFGEROND 

BEOOGDE RESULTATEN

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

1. ACHTERGROND EN NADERE UITLEG AFSPRAAK

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

2. VERANTWOORDELIJKHEDEN

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

3 STAND VAN ZAKEN EN ONTWIKKELINGEN

Het voorlopig ontwerp van de Groene Verbinding is in 2007 opgeleverd. Na overleg met de betrokkenen is een definitief ontwerp gemaakt dat in 2010 door de stadsregio is vastgesteld. Vervolgens heeft de stadsregio in 2011 het bestek afgerond. In 2012 zijn alle relevante vergunningen onherroepelijk geworden. De Groene Verbinding is begin 2012 aanbesteed. Kort daarop is, met enige vertraging, gestart met de werkzaamheden.

Juni 2014 is de Groene Verbinding officieel geopend. De Groene Verbinding is € 10 miljoen goedkoper uitgevallen dan geraamd. Dit geld blijft conform afspraken uit de UWO gelabeld voor infrastructurele projecten binnen PMR / 750 ha, grotendeels voor het Buitenland van Rhooen, voor het overige voor de Vlinderstrik.

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

4. FEITELIJKE RESULTATEN

Aan de Portlandse (Albrandswaardse) kant was al voor de start van de verbreding van de A15 een fundering voor de brug aangebracht. Bovendien ligt er aan die kant een wandelwal achter het geluidsscherm van de A15 die als bruggenhoofd dient. In dat geluidsscherm is een

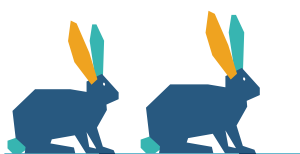
uitsparing gemaakt waar de verkeersbrug doorheen gaat. Daarop ligt het fietspad dat aansluit op de Rhoonse Baan. Medio 2013 waren de aanbruggen gereed die als ondersteuning dienen. Rond die tijd legde de constructeur de laatste hand aan de twee stalen brugdelen van elk meer dan 300 ton. Die gingen per schip naar de Waalhaven en eind augustus 2013 op een speciale oplegger naar de bouwplaats, waar ze werden ingehangen. Daarvoor ging de A15 twee nachten (in het weekend) dicht en werd de Betuwelijn tijdelijk buiten gebruik gesteld. De planning hiervoor was afgestemd met zowel ProRail als het consortium A-Lanes, die de verbrede A15 realiseert. Eind augustus 2013 was de recreatieve schakel tussen Rotterdam-Zuid en het Buitenland van Rhoon klaar. Op 11 juni 2014 vond de feestelijke opening plaats. De totale lengte van de brug is 190 meter, met een vrije overspanning van 150 meter. Het voetpad en het fietspad hebben een gezamenlijke breedte van 6,5 meter. De brug heeft een 'netkousachtig' uiterlijk door diagonaal rondlopende stalen profielen die elkaar kruisen. Naast de op- en afritten voor wandelaars en fietsers is er ook een trappenhuis aan de Rotterdamse kant.

De aansluiting op het fietsknooppuntennetwerk heeft intussen plaatsgevonden, zij het op een basaal niveau. Er zijn tot dusver nog geen verkeersmetingen of enquêtes onder gebruikers gehouden. Bij meerdere gebiedsbezoeken van de DCMR aan de Groene Verbinding was er geen sprake van intensief gebruik. Dit is ook de indruk van de gebiedsregisseur van de gemeente Rotterdam. De DCMR heeft bij de gemeente aangedrongen op het doen uitvoeren van een verkeersmeting. De mogelijke oorzaak van het geringe gebruik is dat de brug nog geen toegangspoort vormt tot een grootschalig recreatiegebied (Buitenland, zie infoblad 28). Daarnaast loopt de doorgaande fietsroute door de weinig aantrekkelijke Krabbendijkestraat in de wijk Pendrecht. Behalve een enkel fietsknooppuntbordje ontbreekt bewegwijzering. De gebruikte verhardingsmaterialen op de brug blijken gevoelig voor scheurvorming en verbleking onder invloed van het weer. Aan de Rotterdamse kant heeft al een spoedreparatie van een stuk slecht wegdek plaatsgevonden. De witte stalen constructie krijgt geleidelijk een aanslag van roet (van het verkeer) en groene alg.



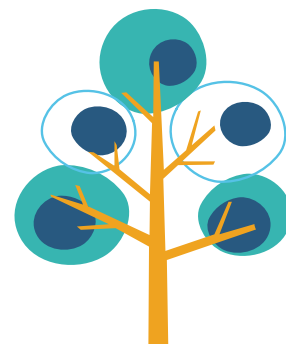
De Groene Verbinding geeft toegang tot het toekomstige Buitenland van Rhoon.

(BRON: BART BEEN, DCMR)



Voor een overzicht van te raadplegen bronnen voor het verkrijgen van nadere details kijkt u op pagina 80 en 81.

7 THEMA BESTAAND ROTTERDAMS GEBIED



ALGEMEEN

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

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

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

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

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

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

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



De milieukwaliteitsprojecten en de ruimteprojecten samen worden aangeduid als de leefbaarheidsprojecten.

In deze Integrale Rapportage gaat infoblad 32 over de intensiveringsprojecten, 33 over de milieukwaliteitsprojecten, 34 over de natuur- en recreatieprojecten en 35 over de ruimtelijke kwaliteit. De infobladen 34 en 35 zijn gecombineerd, net als in de convenantsafspraken en in de vorige edities van de Integrale Rapportage.

BESTUURLIJK KADER EN VERANTWOORDELIJKHEDEN

Het Bestuursakkoord over de uitvoering van PMR uit 2004 legt de verantwoordelijkheden rond BRG op hoofdlijnen vast.

In de Uitwerkingsovereenkomst Bestaand Rotterdams Gebied (UWO BRG) uit 2005 hebben de rijkspartijen, de gemeente Rotterdam, de provincie Zuid-Holland en de (voormalige) stadsregio Rotterdam nadere afspraken gemaakt over de manier waarop het programma wordt uitgevoerd. Ook hebben zij hierin vastgelegd hoe de financiering is geregeld.

Projecten binnen de Gebiedsgerichte Benadering zijn voor de burger het meest zichtbaar en dragen bij aan gezondheid en welbevinden.



De gemeente Rotterdam is verantwoordelijk voor de realisatie van het programma als geheel. Verschillende partijen hebben BRG-(deel)projecten uitgevoerd of gaan die nog uitvoeren. Dat zijn onder andere Rijkswaterstaat, het Havenbedrijf Rotterdam (HbR), ProRail, de provincie Zuid-Holland, de gemeente Rotterdam en de (voormalige) Rotterdamse deelgemeenten, andere gemeenten in de Rijnmondregio en het Waterschap Hollandse Delta. De minister van IenM is - als projectminister voor PMR - namens de rijksoverheid het aanspreekpunt voor de gemeente Rotterdam. Alle BRG-projecten moeten uiterlijk 1 januari 2021 zijn uitgevoerd.

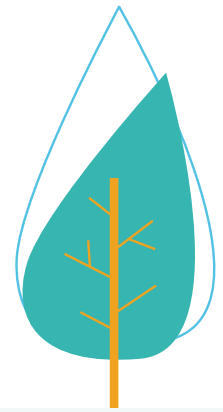
In de UWO BRG waren diverse rapportageverplichtingen opgenomen. In het kader van de vereenvoudiging van de governancestructuur van PMR is het aantal verplichte rapportages verminderd. Rotterdam rapporteert met ingang van 2016 één (in plaats van twee) keer per jaar aan het Ministerie van IenM over voortgang en financiële resultaten van het BRG. Wat betreft de inhoudelijke monitoring (de resultaten van de projecten) bevatte de UWO drie verplichtingen: een

jaarlijkse projectmonitor (per project het behaalde projectresultaat afgezet tegen de projectambities), een vijfjaarlijks effectrapport (oordeel over de bijdrage van de projecten aan de rijksdoelstellingen) en een eveneens vijfjaarlijkse, programma-brede evaluatie van BRG. Met de vereenvoudiging van de governance zijn de jaarlijkse projectmonitor en het vijfjaarlijks evaluatierapport vervallen.

Volgens de UWO was ROM-Rijnmond verantwoordelijk voor de inhoudelijke monitoring. Sinds de opheffing van ROM-Rijnmond in 2009 voert de DCMR deze monitoring uit, in opdracht van IenM. Het eerste effectrapport en de eerste evaluatie verschenen in respectievelijk 2012 en 2013; het tweede effectrapport begin 2017. De jaarlijkse projectmonitor is in 2016 voor het laatst in de oorspronkelijke opzet uitgevoerd. De vijfjaarlijkse effectmonitor maakt gebruik van de resultaten van de jaarlijkse projectmonitors.

PLANNING EN VOORTGANG VAN HET PROGRAMMA

BRG loopt tot 1-1-2021. De (deel-)projecten bevinden zich in diverse fasen,



| | Op lijst | Gereed | Gemonitord |
|--------------------------------|-----------|--------------|--------------|
| AANTAL LEEFBAARHEIDSPROJECTEN | 79 | 51 | 50 |
| Gereed in percentage | | 64,6% | 63,3% |
| AANTAL INTENSIVERINGSPROJECTEN | 19 | 19 | 19 |
| Gereed in percentage | | 100% | 100% |
| TOTAAL | 98 | 70 | 69 |
| Totaal percentage | | 71,4% | 70,4% |

Tabel 1. Overzicht afgeronde en gemonitorde BRG-projecten per 1-1-2017.

variërend van 'initiële planfase' tot en met 'afgerond'. 'Afgerond' zijn onder andere alle intensiveringsprojecten in de haven (zie tabel 1).

De uitvoering van de leefbaarheidsprojecten is over de gehele programmaperiode (2006-2021) gespreid. Er zijn binnen BRG vijf deelprogramma's die aan leefbaarheid gerelateerd zijn (Stille wegdekken, Gebiedsgerichte benadering, Geluidsschermen, Kenniscentrum Geluid en Rivierparken). Daarnaast onderscheiden we nog vijf aparte projecten (Kwaliteitsimpuls Oostvoornse meer, Landtong Rozenburg, Calandspoorbrug, Warmtebedrijf en Port City).

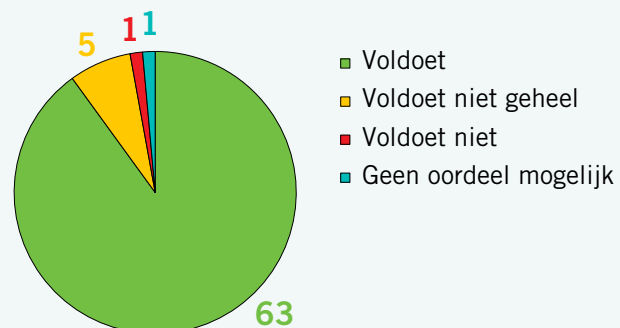
Het totale aantal leefbaarheidsprojecten varieerde in de loop der tijd: projecten komen te vervallen en vrijgevallen middelen worden opnieuw ingezet. De verdeling van het beschikbare BRG-budget van 80 miljoen euro over de rijksdoelen was in 2016 als volgt. Er gaat ca. 40% naar milieukwaliteitsprojecten, 24% naar natuur- en recreatieprojecten en 32% naar projecten gericht op ruimtelijke kwaliteit. Voor financiële risico's en programmakosten is 4% gereserveerd. In de oorspronkelijke budgetverdeling van 2005 was 49% voor milieukwaliteitsprojecten gereserveerd en waren geen programmakosten begroot. Er heeft dus een budgetverschuiving plaatsgevonden van milieukwaliteitsprojecten naar ruimteprojecten.

VOORTGANG

In 2017 is een nieuw effectrapport verschenen. Het effectrapport stelt vast dat er goede voortgang geboekt wordt. Op peildatum 1 januari 2017 was 71% van de projecten afgerond (70 van de 98). Dit houdt gelijke tred met de uitvoeringsperiode van BRG (73% verstreken). De projecten en deelprogramma's die nog afgerond moeten worden, bevinden zich in diverse stadia van voortgang, variërend van initiële voorbereiding tot uitvoering.

PROJECTRESULTATEN

De 19 intensiveringsprojecten waren in 2009 allemaal succesvol afgerond. Voor de 51 afgeronde leefbaarheidsprojecten geldt dat de resultaten overwegend succesvol zijn. Tot dusver voldeden er vijf niet geheel aan de projectambities en één in het geheel niet. Bij één project is vooralsnog geen oordeel mogelijk.



De totale score van de afgeronde BRG-projecten op 1 januari 2017.

Omdat de meeste projecten vooral lokale impact hebben, vindt de communicatie bij het gereedkomen van die projecten vooral plaats met de directe omgeving.

Het effectrapport uit 2017 concludeert dat de BRG-projecten over het algemeen voldoende bijdragen aan de realisatie van de rijksdoelen. Het meeste effect / impact sorteren de (deel)projecten die gerelateerd zijn aan de rijksdoelen 3 en 4, in het bijzonder die binnen de Gebiedsgerichte benadering. Zulke projecten zijn voor de burger het meest zichtbaar en dragen bij aan diens gezondheid en welbevinden.

BRG EN DE DUBBELDOELSTELLING PMR

Belang en nut van BRG voor de dubbeldoelstelling van PMR zijn onomstreden. Dat was een belangrijke conclusie uit de eerste evaluatie van BRG in 2013 en deze conclusie is in het effectrapport van 2017 nogmaals onderstreept. Door het lokale karakter van veel projecten is opschaling naar een merkbaar effect in het hele werkgebied van BRG echter niet mogelijk.

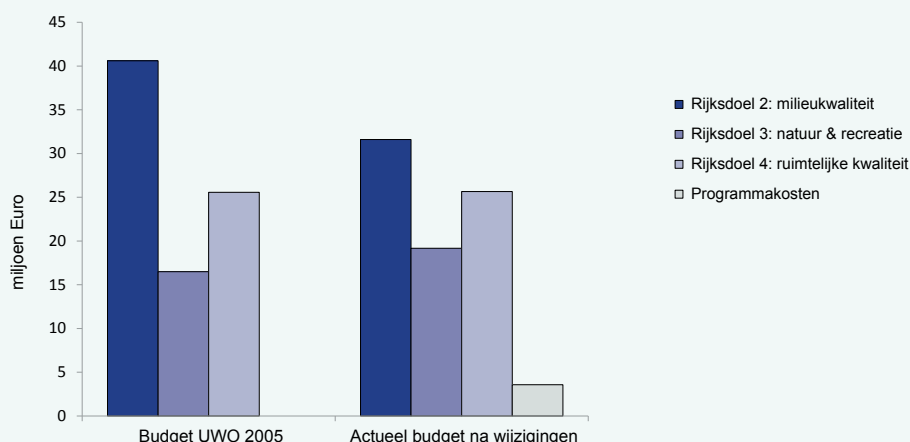
In 2013 is geconstateerd dat BRG in de regio niet erg bekend is. Daarom heeft de programmaleiding een communicatiestrategie met een kernboodschap

geformuleerd en heeft communicatie in de projectaansturing een grotere rol gekregen. Omdat de meeste projecten vooral lokale impact hebben, vindt de communicatie bij het gereedkomen van die projecten vooral plaats richting de directe omgeving. Daarbij wordt de kernboodschap van BRG meegenomen.

Vanaf 2014 worden wijzigingsbesluiten van de gemeente Rotterdam voorgelegd aan het Directieoverleg (DO) BRG. Daarin zitten naast de gemeente en het Ministerie van IenM ook HbR, DCMR en de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag. Sinds 2015 is ook consultatie van betrokken stakeholders onderdeel van die procedure.

Sinds 2015 bezoeken vertegenwoordigers van de bij BRG betrokken partijen jaarlijks een aantal projecten. Die bezoeken versterken het draagvlak en zijn tegelijk een signaal aan de projectleiders dat hun projecten belangrijk zijn binnen PMR als geheel.

Budgetverschuivingen tussen rijksdoelen



THEMA BESTAAND ROTTERDAMS GEBIED (BRG)**SUBDOEL** OPLOSSEN VAN HET RUIMTEKORT**OMSCHRIJVING** REALISATIE INTENSIVERINGSPROJECTEN**CONCLUSIE****PROCES** AFGEROND **INHOUD** AFGEROND 

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

Afgerond

BEOOGDE RESULTATEN

De intensiveringsprojecten dragen bij aan het oplossen van het tekort aan ruimte in het bestaande havengebied. De projecten zijn gericht op het boeken van ruimtewinst: door herontwikkeling en intensiever gebruik te maken van oude terreinen en door aanwinning van nieuwe terreinen in bestaand havengebied (demping). Doel is om daarmee tussen 2006 en 2021 200 hectare ruimte te winnen. De gewonnen ruimte wordt gebruikt voor havengerelateerde functies.

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

1. ACHTERGROND EN NADERE UITLEG AFSpraak

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

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

Deze doelstellingen staan in het Bestuursakkoord PMR (2004), in de PKB PMR (2006) en in de Uitwerkingsovereenkomst BRG (UWO BRG, 2005). Ze zijn opgenomen in het Convenant Visie en Vertrouwen (afspraken 32 tot en met 35). In dit infoblad gaat het over de projecten die bijdragen aan het oplossen van het ruimtekort in het bestaande havengebied.

2. VERANTWOORDELIJKHEDEN

In de UWO BRG hebben de rijkspartijen, de gemeente Rotterdam, de provincie Zuid-Holland en de stadsregio Rotterdam afspraken gemaakt over de uitvoering van het BRG-programma. De gemeente Rotterdam is verantwoordelijk voor BRG als geheel. Binnen het programma is het Havenbedrijf Rotterdam N.V. (HbR) verantwoordelijk voor de intensiveringsprojecten. In het Bestuursakkoord PMR heeft Rotterdam zich verplicht om deze projecten te financieren. Met de verzelfstandiging van het gemeentelijk Havenbedrijf in 2004 is deze verplichting overgegaan op HbR.



De haven van Rotterdam is volgens de logistieke barometer de meest dynamische Europese logistieke locatie. (BRON: FOTOGRAFIE PAUL MARTENS)

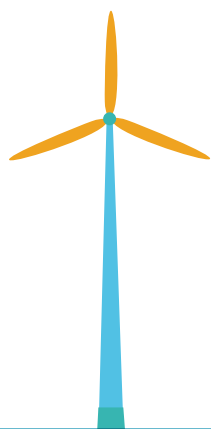
3. STAND VAN ZAKEN EN ONTWIKKELINGEN

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

4. FEITELIJKE RESULTATEN

Door herontwikkeling, intensiever gebruik van het bestaande havengebied en demping van verouderde havens was in 2009 ruim 200 ha ruimtewinst geboekt. Daarmee was het doel van de intensiveringsprojecten gerealiseerd en is voldaan aan de afspraak. Overigens gaat de intensivering in de Rotterdamse haven nog wel door, maar niet onder de vlag van BRG. Een van de BRG-intensiveringsprojecten is bijzonder, omdat het ook een BRG-ruimteproject is. Het betreft Port City; dit project komt aan de orde in infoblad 34/35 (zie aldaar).

HbR rapporteerde periodiek aan de gemeente over de voortgang van de projecten. Ook monitort HbR de ruimteproductiviteit van de containersector. Op basis van deze gegevens rapporteerde Rotterdam tot 1 januari 2016 aan het Ministerie van IenM. Met de vereenvoudiging van de governancestructuur rond PMR zijn deze rapportageverplichtingen komen te vervallen omdat dat de doelstellingen ten aanzien van intensivering zijn behaald. Bovendien zijn door de ingebruikname van de terminals op Maasvlakte 2 grote veranderingen opgetreden waardoor de resultaten niet goed meer te vergelijken zijn. De BRG-voortgangsrapportages van de gemeente Rotterdam rapporteren sinds 1 juli 2016 ook niet meer over de intensiveringsprojecten. Daarmee is de basis vervallen om in de Integrale Rapportage, in BRG-kader, over ruimteproductiviteit te rapporteren.



Voor een overzicht van te raadplegen bronnen voor het verkrijgen van nadere details kijkt u op pagina 80 en 81.

THEMA BESTAAND ROTTERDAMS GEBIED (BRG)**SUBDOEL** VERBETEREN MILIEUKWALITEIT**OMSCHRIJVING** REALISATIE MILIEUKWALITEITSPROJECTEN**CONCLUSIE****PROCES** LICHT VERTRAAGD **INHOUD** VOLDOET 

TOELICHTING DE UITVOERING VAN DE MILIEUKWALITEITSPROJECTEN IS LICHT VERTRAAGD: OP 73% VAN DE UITVOERINGSTERMIJN (1-1-2017) WAS 52 % VAN DE PROJECTEN VOLTOOID. DIT KOMT DOORDAT HET PROGRAMMA IS UITGEBREID MET NIEUWE PROJECTEN, VOORAL STILLE WEGDEKKEN EN PROJECTEN ONDER DE VLAG VAN HET KCG. NAAR VERWACHTING WORDT DEZE ACHTERSTAND DE KOMENDE JAREN WEER INGELOPEN. VAN VRIJWEL ALLE AFGERONDE PROJECTEN ZIJN DE PROJECTAMBITIES BEHAALD.

BEOOGDE RESULTATEN

De volgende milieukwaliteitsprojecten stonden in UWO BRG:

- Warmtebedrijf;
- Kenniscentrum Geluid Rijnmond (KCG);
- Geluidsreductie van de Calandspoorbrug;
- Tien tracés met stil wegdek (samen ruim 9 km);
- Drie geluidsschermen langs de infrastructuurbundel A20 / spoorlijn Rotterdam-Gouda.

Door tussentijdse wijzigingen in de portfolio is het aantal milieukwaliteitsprojecten opgelopen van 20 tot 25. KCG omvat intussen ook deelprojecten die aan rijksdoelen 3 en 4 zijn gekoppeld.

1. ACHTERGROND EN NADERE UITLEG AFSpraak

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

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

Deze rijksdoelen staan in het Bestuursakkoord PMR (2004), in de PKB-PMR (2006), in de Uitwerkingsovereenkomst BRG (UWO BRG, 2005) en in het Convenant Visie en Vertrouwen. Dit infoblad gaat over de projecten die gerelateerd zijn aan het tweede rijksdoel: het verbeteren van de milieukwaliteit.

2. VERANTWOORDELIJKHEDEN

De gemeente Rotterdam is verantwoordelijk voor BRG als geheel.

De milieukwaliteitsprojecten worden uitgevoerd door verschillende partijen.

Het Warmtebedrijf is in 2005 opgericht onder regie van het Strategisch Platform R3 (ROM-Rijnmond). Aandeelhouders zijn de gemeente Rotterdam, de provincie Zuid-Holland, woningcorporatie Woonbron en energiebedrijf Uniper.

Het Kenniscentrum Geluid Rijnmond (KCG) is in 2001 opgericht door Rijkswaterstaat, Havenbedrijf Rotterdam (HbR) en DCMR. De DCMR voert uit.

De aanleg van geluidsschermen en stille wegdekken valt in beginsel onder verantwoordelijkheid van de (spoor)wegbeheerders.

| BRG-Milieuprojecten | Aantal projecten | Waarvan gereed |
|---|------------------|----------------|
| Warmtebedrijf | 1 | 1 |
| KCG binnen projectdefinitie | 5 | 2 |
| KCG buiten projectdefinitie (wel milieuprojecten) | 2 | 0 |
| Geluidsreductie Calandspoorbrug | 1 | 1 |
| Deelprogramma Stille wegdekken | 14 | 6 |
| Deelprogramma Geluidsschermen | 3 | 3 |
| Totaal | 25 | 13 |

Aantal gereede milieukwaliteitsprojecten per 1-1-2017 (excl. vervallen projecten).

3. STAND VAN ZAKEN EN ONTWIKKELINGEN

Volgens de voortgangsrapportage over BRG van de gemeente Rotterdam (VGR) was op 1 januari 2017 iets meer dan de helft van de milieukwaliteitsprojecten afgerond.

Het KCG richtte zich in eerste aanleg op reductie van geluid uit de haven. Na evaluatie in 2012 kreeg het KCG in afgeslankte vorm een doorstart. Het grootste deel van het KCG-budget is herverdeeld. Ook projecten die bijdragen aan de rijksdoelen 'verbeteren natuur- en recreatie' en 'verbeteren ruimtelijke kwaliteit' (zie infoblad 34&35) kunnen nu in aanmerking komen. Deze projecten dienen wel een component te bevatten die de milieukwaliteit verbetert. Ze blijven de naam KCG dragen, maar vallen buiten de oorspronkelijke projectdefinitie. Het KCG-project Geluidmeetnet Maasvlakte, dat wel binnen de projectdefinitie valt, is gestart in 2016 en loopt nog door tot eind 2017.

Het aantal BRG-tracés met stil wegdek is uitgebreid van tien naar veertien. Stil wegdek heeft optimaal effect wanneer ook de onderlagen worden vervangen. Daarom wordt de aanleg gecombineerd met groot onderhoud, wat de planning binnen de uitvoeringsperiode van BRG lastig maakt. Bij vijf nog aan te leggen stille wegdekken meldt de VGR vertraging in de planvorming of uitvoering. De gemeente Rotterdam gaat er vanuit dat in 2020 alle geselecteerde tracés voor stille wegdekken gerealiseerd zijn.

De Calandspoorbrug blijft een belangrijke bron van geluidsbelasting op Rozenburg. Wel is de hinder verminderd door geluidsisolatie van de omliggende woningen. Omdat in 2020 de technische levensduur van de brug eindigt, heeft het Ministerie van IenM besloten het spoortracé te verleggen naar het zogenoemde Theemswegtracé. Op 23 mei 2017 heeft de staatssecretaris van IenM Dijkzema het Tracébesluit vastgesteld. In het Tracébesluit is een aantal wijzigingen opgenomen ten opzichte van het ontwerp-tracébesluit, met als doel een lager geluidsniveau voor de omgeving.

4. FEITELIJKE RESULTATEN

Afgeronde BRG-projecten worden gemonitord. Van de 13 gemonitorde milieukwaliteitsprojecten voldeden er elf. Twee projecten voldeden niet geheel.

- De twee afgeronde KCG-projecten (Stille arbo-signalering en Benchmark geluid) voldoen.
- Na afronding van de aanvullende gevelisolatie door ProRail worden de omwonenden van de Calandspoorbrug niet langer blootgesteld aan een geluidsbelasting boven de wettelijke norm.
- Begin 2014 ging de eerste restwarmte van AVR Rozenburg naar Rotterdam-Zuid. Van 2014 tot en met 2016 ging het aantal aangesloten woningequivalenten van 7.083 naar 8.229. De groei bij particuliere woningen is beperkt, omdat alleen nieuwe woningen worden aangesloten. Voor bestaande woningen zijn de aansluitkosten hoog en de terugverdientijd dus (te) lang. De afhankelijkheid van één warmteleverancier maakt het Warmtebedrijf bedrijfseconomisch kwetsbaar.
- Zes tracés met stil wegdek zijn aangelegd: drie op de provinciale weg N218 Spijkenisse-Oostvoorne, een in Rotterdam-West (Tjalklaan) en twee op Zuid (Groene Kruisweg/Dorpsweg en Korperweg). Modelberekeningen wijzen uit dat de geluidsbelasting door stil asfalt gemiddeld met 3-4 dB afneemt. Daardoor neemt het aantal woningen met een geluidsbelasting boven de voorkeurswaarde (48 dB) met gemiddeld 25% af. Uitzonderingen hierop ("voldoet niet geheel") zijn de stille wegdekken N218 Brielle en Korperweg Rotterdam. Het wegvak in Brielle bevatte veel kruisingen en bochten waar stil asfalt niet mogelijk was. Rondom de Korperweg was het aantal geluidsbelaste woningen vóór het leggen van stil asfalt (8) en erna (4) te gering om over een kosteneffectieve investering te kunnen spreken.
- Het deelprogramma Geluidsschermen is afgerond. Er zijn drie geluidsschermen langs de A20 gerealiseerd, twee in Rotterdam-Noord en een in Vlaardingen-West. Bij geluidsschermen neemt het aantal woningen met een geluidsbelasting boven de voorkeurswaarde (48 dB) met gemiddeld meer dan 50% af. Daarmee wordt voldaan aan de projectambitie en aan het rijksdoel.



Voor een overzicht van te raadplegen bronnen voor het verkrijgen van nadere details kijkt u op pagina 80 en 81.

infoblad

34&35

PEILDATUM: 01-01-2017

CONCLUSIE**PROCES** OP KOERS **INHOUD** VOLDOET **THEMA** BESTAAND ROTTERDAMS GEBIED (BRG)**SUBDOEL** VERBETEREN MILIEUKWALITEIT**OMSCHRIJVING** REALISATIE RUIMTEPROJECTEN

TOELICHTING DE UITVOERING VAN DE RUIMTEPROJECTEN LIGT OP KOERS. UIT DE PROJECTMONITORING BLIJKT DAT HET MERENDEEL VAN DE GEREED GEMELDE PROJECTEN VOLDOET AAN DE PROJECTAMBITIES EN AAN DE RIJKSDOELEN.

BEOOGDE RESULTATEN

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

1. ACHTERGROND EN NADERE UITLEG AFSpraak

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

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

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

2. VERANTWOORDELIJKHEDEN

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

| BRG-Ruimteprojecten | Aantal projecten | Waarvan gereed |
|---|------------------|----------------|
| Deelprogramma Rivierparken | 10 | 8 |
| Kwaliteitsimpuls Oostvoornse Meer | 1 | 1 |
| Deelprogramma Gebiedsgerichte benadering | 32 | 26 |
| Port City | 1 | 1 |
| KCG buiten projectdefinitie (ruimteprojecten) | 9 | 1 |
| Landtong Rozenburg | 1 | 1 |
| Totaal | 54 | 38 |

Aantallen gereede ruimteprojecten en gebiedsgerichte projecten per 1-1-2017 (excl. vervallen projecten).

3. STAND VAN ZAKEN EN ONTWIKKELINGEN

Het BRG-projectenportfolio bevatte aanvankelijk 30 ruimteprojecten, maar is sindsdien regelmatig aangepast en uitgebreid. Volgens de laatste voortgangsrapportage (1-1-2017) zijn er 54 ruimteprojecten gedefinieerd, waarvan er 38 gereed zijn gemeld.

4. FEITELIJKE RESULTATEN

Volgens het effectrapport en de projectmonitoring door de DCMR voldoen 33 van de 38 afgeronde en gemonitorde ruimte(deel)projecten aan de projectambities. Deze dragen ook in voldoende mate bij aan de derde en/of vierde rijksdoelstelling van BRG: een impuls aan aanbod en kwaliteit van natuur- en recreatiegebied of aan de ruimtelijke kwaliteit van het Rijnmondgebied. Hierover meer in detail het volgende:

- Acht van de tien rivierparken zijn gerealiseerd. Zeven ervan voldoen. Het rivierpark Maashaven Zuidzijde dat enige jaren terug qua resultaat te kort schoot, voldoet nu wel. Rivierparkje Maashaven Oostzijde scoort weliswaar voldoende op het rijksdoel Ruimtelijke kwaliteit, maar voldoet niet geheel aan de projectambitie Verbinden van stad en water.
- KI-OVM kwam in 2009 gereed. Het project bleek na monitoring niet geheel te voldoen aan de projectambities. Meer peilfluctuatie is nog steeds geen feit. De vraag rijst inmiddels of het instellen van meer peildynamiek voldoende zal zijn om de teruggekeerde verruiging van de zuidelijke oever van het meer terug te dringen.
- De meeste deelprojecten onder de Ggb-vlag zijn gereed, overwegend met goede resultaten. Vrijwel alle deelprojecten hebben een positief effect op natuur- en recreatiebeleving of op de ruimtelijke kwaliteit gehad. Uitzondering daarop zijn de watertaxisteiger (Ggb Charlois, voldoet niet), Ruigeplaatbos en het fietspad F335 (beide Ggb Hoogvliet, voldoen niet geheel). Ook bij de Langzaamverkeersbrug (Ggb Charlois) geldt dat aan rijksdoel 4 (Ruimtelijke kwaliteit) voldaan wordt, maar de projectambitie Verbinden niet geheel uit de verf komt.
- Het project Port City is een geslaagd ruimteproject (gebiedsontwikkeling) na uitvoering van een eerder BRG- intensiveringsproject (zie infoblad 32). Port City kwam in 2013 gereed.
- In 2015 kwam de herstructurering van de Landtong Rozenburg gereed. De landengte van bijna tien kilometer tussen de Nieuwe Waterweg en het Calandkanaal was tot tien jaar terug een onaantrekkelijk schiereiland, maar heeft een metamorfose tot groene oase midden in de haven ondergaan. Hiermee heeft Rozenburg veel extra groen en recreatiemogelijkheden gekregen. Door de goede infrastructuur is de Landtong goed ontsloten voor fietsrecreatie vanaf de andere kant van de Waterweg. Wel zijn er zorgen onder de bewoners van Rozenburg en Maassluis over de beleefbaarheid aangezien de Landtong als zoeklocatie voor extra windturbines geldt.
- De KCG Blauwe Verbinding is als afgerond gemeld. Gereed is het gedeelte dat heringericht is met een bijdrage uit BRG, de waterpartijen in het Zuidelijk Randpark. De verbinding ten zuiden van de Havenspoorlijn en A15 moet nog gerealiseerd worden. Pas daarna kan een wezenlijke verbetering van de waterkwaliteit optreden en wordt de kanoroute aantrekkelijk. Daarom is de monitoring voor enige tijd opgeschort tot een oordeel over het geheel kan worden gegeven.



De Langzaamverkeersbrug Charlois scoort voldoende op het rijksdoel Ruimtelijke kwaliteit, maar voldoet niet geheel aan de projectambitie Verbinden van stad en water.

(BRON: BART BEEN, DCMR)

Voor een overzicht van te raadplegen bronnen voor het verkrijgen van nadere details kijkt u op pagina 80 en 81.

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

| | | | | | | | | | | |
|-----------------------------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| Infoblad 1 | 15 | 23 | 36 | 37 | 40 | 46 | 55 | | | |
| Infoblad 2 | 26 | 36 | 46 | 55 | 61 | 65 | | | | |
| Infoblad 10 | 1 | 2 | 24 | 26 | 37 | 42 | 43 | | | |
| Infoblad 11 | 8 | 26 | 38 | 46 | | | | | | |
| Infoblad 13 | 6 | 27 | 35 | 38 | 41 | | | | | |
| Infoblad 15 | 12 | 52 | 63 | 64 | 67 | 69 | 70 | | | |
| Infoblad 16 | 16 | 18 | 26 | 31 | 35 | 44 | 46 | | | |
| Infoblad 18 & 19 | 8 | 16 | 35 | 38 | 46 | 72 | | | | |
| Infoblad 20 | 13 | 14 | 16 | 35 | 38 | 57 | | | | |
| Infoblad 22 | 8 | 16 | 35 | 38 | 46 | 59 | | | | |
| Infoblad 24 | 4 | 20 | 21 | 45 | 47 | 49 | | | | |
| Infoblad 25 | 4 | 20 | 21 | 25 | 48 | 49 | | | | |
| Infoblad 26 | 28 | 34 | 39 | 51 | 60 | 70 | | | | |
| Infoblad 27 | 28 | 34 | 39 | 51 | 60 | 70 | | | | |
| Infoblad 28 | 5 | 7 | 29 | 30 | 46 | 53 | 56 | 61 | 71 | |
| Infoblad 29 | 3 | 10 | 17 | 22 | 33 | 46 | 53 | 62 | 66 | 68 |
| Infoblad 30 | 9 | 32 | 46 | 53 | 62 | 66 | 68 | | | |
| Infoblad 31 | 46 | 53 | 62 | 71 | | | | | | |
| Infoblad 32 | 11 | 46 | 54 | 58 | | | | | | |
| Infoblad 33 | 19 | 46 | 50 | 54 | 58 | | | | | |
| Infoblad 34 & 35 | 11 | 46 | 50 | 54 | 58 | | | | | |

BRONNEN

- 1 Beheerplan Eiland De Kleine Beer 2016 – 2017 (bSR; 2016)
- 2 Beheerplan Krabbeterrein 2015 - 2017 (bSR; 2015)
- 3 Beheerplan Vlinderstrik (Bureau Waardenburg / Natuurmonumenten; 2015)
- 4 Beheerplan Voordelta 2015-2021
- 5 “Behoud de polders van het Buitenland van Rhooon” (Advies Veerman; 2014)
- 6 Beleidsprogramma Naar een toekomstvast OV in de stadsregio Rotterdam 2012.
- 7 Bestemmingsplan Buitenland van Rhooon (Albrandswaard; 2010)
- 8 Bestemmingsplan Maasvlakte 2 (Rotterdam; 2008)
- 9 Bestemmingsplan Schiezone (Rotterdam; 2010)
- 10 Bestemmingsplannen Vlinderstrik (Lansingerland resp. Rotterdam; 2011)
- 11 Bestuursakkoord inzake uitvoering PMR (2004)
- 12 Bestuursvereenkomst A15 (2008)
- 13 Brochure Milieu op z'n plek voor de haven (HbR; 2000)
- 14 CHAMP Maasvlakte 2 Verantwoording groepsrisico externe veiligheid ten behoeve van het bestemmingsplan Maasvlakte 2 (2008)
- 15 Concessie/Wbr-vergunning Monitoringsrapportage t/m 2016
- 16 Datarapportage Maasvlakte 2 (november 2016, mei 2017)
- 17 Definitief ontwerp Inrichtingsplan Vlinderstrik (Lansingerland en Rotterdam; 2014)
- 18 Effectprognose Luchtkwaliteit (HbR; 2010, 2011, 2012, 2016)
- 19 Effectrapport BRG (DCMR; 2012 en 2017)
- 20 Evaluatie MEP Natuurcompensatie Voordelta 2013 (RWS; 2014)
- 21 Evaluatierapport Beheerplan Voordelta 2008 – 2014 (RWS; 2013)
- 22 Fauna-effectrapportage (Bureau Waardenburg; 2010)
- 23 Halfjaarlijkse monitoringsrapportages Ogw (HbR; t/m 2016)
- 24 Havenscan (bSR; 2013)
- 25 Jaarrapportages Uitvoering Natura 2000-beheerplan Voordelta (2009-2016).
- 26 Jaarverslag Havenbedrijf Rotterdam (HbR; 2016)
- 27 Jaarverslag RET (RET; 2016)
- 28 Jaarverslagen Beheer Spanjaards Duin (ZHL, 2009 t/m 2016)
- 29 “Kansen pakken in het Buitenland van Rhooon” (Advies kwartiermakers; 2016)
- 30 “Levend Buitenland van Rhooon” (VNC, 2014)
- 31 Lucht in cijfers, de luchtkwaliteit in Rijnmond (DCMR; t/m 2016)
- 32 Masterplan Schiezone (Rotterdam; 2007)
- 33 Masterplan Vlinderstrik (Rotterdam; 2008)
- 34 MEP Duinen en Plan van aanpak meetstrategie MEP Duinen (Deltares; 2009)
- 35 MEP/monitoringsplan Bestemming Maasvlakte 2 (DCMR; 2012)
- 36 MER Aanleg (HbR; 2008)
- 37 MER Aanleg haven Papegaaijenbek (HbR; 2006)
- 38 MER Bestemming Maasvlakte 2
- 39 Monitoringsrapportages Ontwikkeling Morfologie Duincompensatie (Deltares)
- 40 Monitoringsplan Aanleg Maasvlakte 2 (HbR; 2008)
- 41 Motie gemeenteraad Rotterdam m.b.t. OV-verbinding Maasvlakte 2 d.d. 5 april 2007
- 42 Natuurwijzer Rotterdamse haven (2014): <https://www.portofrotterdam.com/nl/de-haven/duurzaamheid/natuurwijzer>
- 43 Ontheffing Flora- en faunawet tijdelijke natuur Havenbedrijf Rotterdam (EZ; 2012)
- 44 Overeenkomst Luchtkwaliteit Maasvlakte 2 + addenda (Rotterdam; 2008)
- 45 Passende beoordeling aanleg, aanwezigheid en gebruik MV2 (HbR; 2007)
- 46 PKB PMR (IenM; 2006)
- 47 PMR Monitoring Natuurcompensatie Voordelta 2016 (Deltares/Imares; 2017)
- 48 PMR-NCV onderzoek sterns in de Delta en Voordelta – Jaarrapport 2016 (in prep.)
- 49 Rapportage Garnalenexperiment (Imares; 2013)
- 50 Rapportages Projectmonitoring BRG (DCMR; t/m 2016)
- 51 Technisch verslag Evaluatie i.h.k.v. MEP Duinen (RWS; 2017)
- 52 Tracébesluit A15 (IenM; 2010)
- 53 Uitwerkingsovereenkomst deelproject 750 ha (UWO/750 ha; 2005)
- 54 Uitwerkingsovereenkomst deelproject Bestaand Rotterdams Gebied (UWO/BRG; 2005)
- 55 Uitwerkingsovereenkomst deelproject Landaanwinning (UWO/MV2; 2005)
- 56 Uitwerkingsplan Buitenland van Rhooon (Albrandswaard; 2011)
- 57 Verslag Basisnet over 2016 (IenM; 2017)
- 58 Voortgangsmeldingen en -rapportages PMR Bestaand Rotterdams Gebied (Rotterdam; t/m 1-1-2017)
- 59 Voortgangsrapportages Havenvisie 2030 (HbR; t/m 2016)
- 60 Voortgangsrapportages PMR Natuurcompensatie (IenM; t/m 2015)
- 61 Voortgangsrapportages PMR t.b.v. de Tweede Kamer (IenM; t/m 2015)
- 62 Voortgangsrapportages PMR/750 ha (Provincie Zuid-Holland; t/m 2016)
- 63 www.blankenburgverbinding.nl
- 64 www.filemier.nl
- 65 www.maasvlakte2.com
- 66 www.polderpad.nl
- 67 www.rotterdamvooruit.nl
- 68 www.vanrottetotschie.nl
- 69 www.verkeersonderneming.nl
- 70 www.zuidhollandslandschap.nl/spanjaards-duin
- 71 www.zuid-holland.nl/onderwerpen/landschap/groen/groen-index/groenprojecten/buitenland-rhooon/
- 72 www1.deutschebahn.com/laerm

BEELDMATERIAAL

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

Bronvermelding afbeeldingen in de hoofdstukteksten:

Hoofdstuk 1: Freek van Arkel / De Beeldunie

Hoofdstuk 2: Freek van Arkel / De Beeldunie

Hoofdstuk 3: Sif-photos

Hoofdstuk 4: Freek van Arkel / De Beeldunie

Hoofdstuk 5: Jan Alewijn Dijkhuizen, Stichting
Het Zuid-Hollands Landschap

Hoofdstuk 6: Vereniging Natuurmonumenten

Hoofdstuk 7: DCMR, Bart Been

Omslagfoto: Josh Walet Fotografie

Overige foto's: Creative Commons pag.7, 13

(Frans Berkelaar, Kees Torn)

Rijkswaterstaat pag.11

Staatsbosbeheer pag.47

NL Bloeit pag.58

COLOFON

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

UITVOERING

DCMR Milieudienst Rijnmond, Schiedam

IN SAMENWERKING MET

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Ministerie van Economische Zaken

Rijkswaterstaat

Gemeente Rotterdam

Provincie Zuid-Holland

Havenbedrijf Rotterdam

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

ONTWERP

Proforma visual identity, Rotterdam

NADERE INFORMATIE

Aldo Bouman

Bart Been

Siân Jones

Parallelweg 1, Schiedam

Postbus 843, 3100 AV Schiedam

Oktober 2017

