

INTEGRALE RAPPORTAGE VISIE EN VERTROUWEN



AFSPRAKENKADER
BORGING PROJECT
MAINPORTONTWIKKELING
ROTTERDAM



OKTOBER 2020

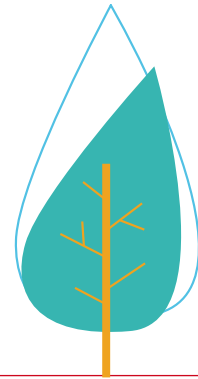


INHOUDSOPGAVE



Voortgangstabel: samenvatting van de resultaten	2
1 Inleiding	4
2 Uitvoerings- en rapportagestructuur	10
3 Thema Landaanwinning, aanleg Maasvlakte 2	16
Infobladen Landaanwinning, aanleg Maasvlakte 2	20
4 Thema Bestemming Maasvlakte 2	24
Infobladen Bestemming Maasvlakte 2	30
5 Thema Natuurcompensatie	46
Infobladen Natuurcompensatie	54
6 Thema 750 hectare nieuw natuur- en recreatiegebied	62
Infobladen 750 hectare nieuw natuur- en recreatiegebied	68
7 Thema Bestaand Rotterdams Gebied	76
Infobladen Bestaand Rotterdams Gebied	80
Bronnen	86

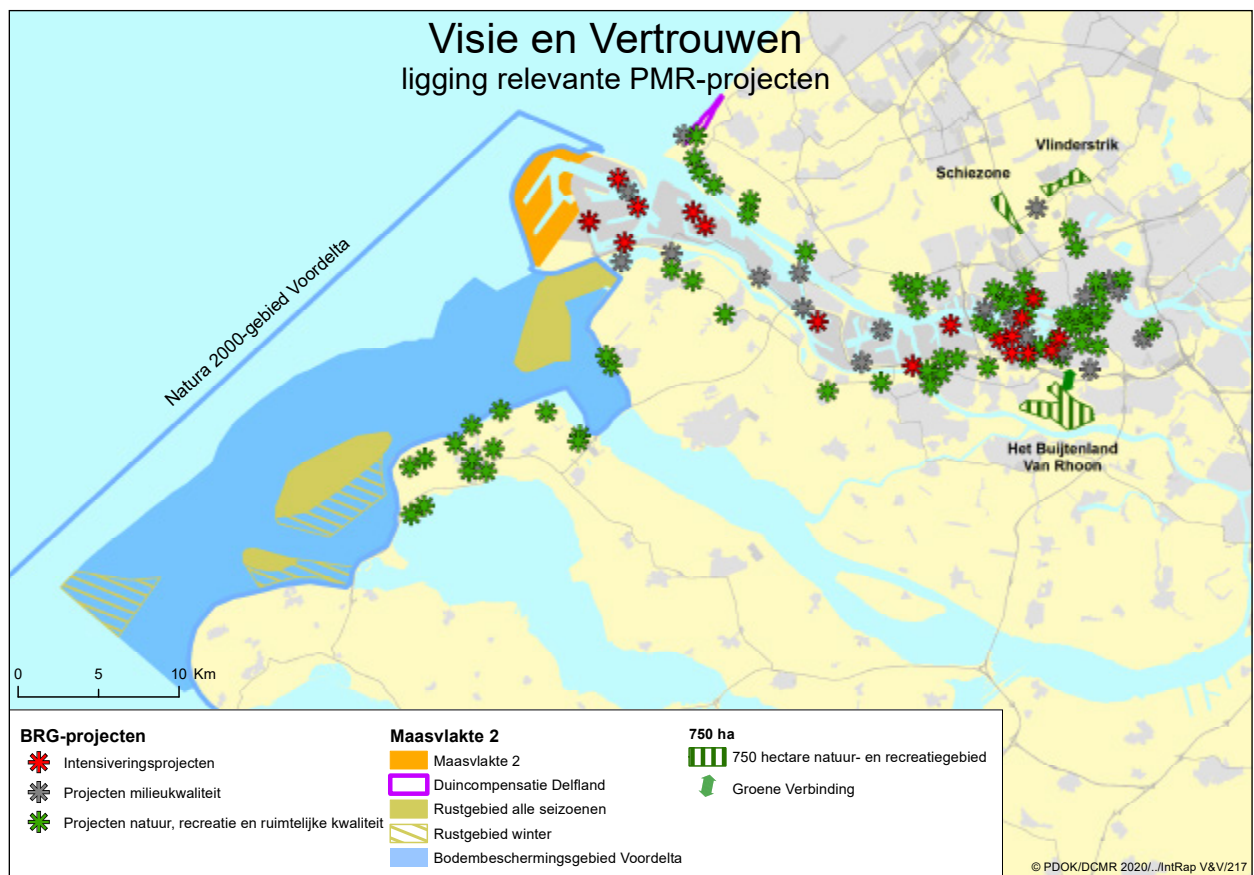
VOORTGANGSTABEL: SAMENVATTING VAN DE RESULTATEN



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 en een bijpassende kleur. 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 overheidspartijen en het Havenbedrijf. In de hoofdstukken hierna wordt in meer detail ingegaan op de beoordeling.

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



Figuur 1. Kaart 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	↗

2020

Thema A. Landaanwinning

Afspraak	Infoblad	Proces	Inhoud
Feitelijke aanleg	1		
Duurzame aanleg	2		

Thema B. Bestemming

Afspraak	Infoblad	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. Geluid van weg- en spoorverkeer, bij geluidsgevoelige objecten op Maasvlakte 2, binnen voorkeursgrenswaarden	18&19		
Externe veiligheid wordt zoveel mogelijk gewaarborgd	20		
Waterkwaliteit wordt beschermd	22		

Thema C. Natuurcompensatie

Afspraak	Infoblad	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 hectare open duin (H2130)	26		↘
Duincompensatie: realisatie 6,1 hectare natte duinvallei (H2190)	27		

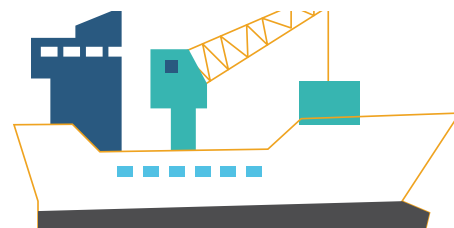
Thema D. 750 hectare nieuwe natuur en recreatie

Afspraak	Infoblad	Proces	Inhoud
Buitenland van Rhoon	28		
Vlinderstrik	29		
Schiezone	30		
Groene Verbinding	31		

Thema E. Bestaand Rotterdams Gebied

Afspraak	Infoblad	Proces	Inhoud
Intensiveringsprojecten	32		
Milieukwaliteitsprojecten	33		
Ruimteprojecten	34&35		

1 INLEIDING



Voor u ligt de elfde editie van de **Integrale Rapportage (verder: IR) 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 de 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. Direct aangrenzend aan Maasvlakte 1 wordt er een nieuw havengebied, Maasvlakte 2 aangelegd.

Naast het ruimtetekort constateerde de overheid tegelijkertijd dat de kwaliteit van de leefomgeving rond de haven om aandacht blijft vragen. In de regio Rijnmond wonen, werken en recreëren ruim één miljoen inwoners. Zij ondervinden de gevolgen van een intensief benut haven- en industriegebied, vooral in de vorm van stof, geurhinder, lawaai en uitstoot van fijnstof en stikstofoxiden. Ook herbergt de regio natuurwaarden van internationale betekenis die beschermd moeten worden. Dit zijn de Duinen van Voorne en de Voordelta. Om een kwaliteitsimpuls voor zowel economie als leefomgeving te realiseren, is het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (verder: PMR) opgezet. Deze focus op economie én leefbaarheid wordt de dubbeldoelstelling genoemd.

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

- de aanleg van Maasvlakte 2 en bijbehorende natuurcompensatie;
- de ontwikkeling van 750 hectare nieuw natuur- en recreatiegebied;



- de verbetering van het Bestaand Rotterdams Gebied (BRG). Het programma Bestaand Rotterdams Gebied investeert in een groenere en schonere Rotterdamse regio.

De publiekrechtelijke basis voor PMR is 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 (verder: HbR) het Convenant Visie en Vertrouwen voor opgesteld. Dit convenant bouwt voort op het Convenant Visie en Durf, dat in 2000 werd gesloten tussen de gemeente Rotterdam, de vereniging

Om een kwaliteitsimpuls voor zowel de economie als de leefbaarheid te realiseren is het Project Mainportontwikkeling Rotterdam opgezet.



Natuurmonumenten, de stichting Natuur en Milieu en Concept (een voormalig samenwerkingsverband van zeven natuur- en milieuorganisaties in Zuid-Holland).

Het Convenant Visie en Vertrouwen is op 15 mei 2008 ondertekend door een brede groep belanghebbenden: de (toenmalige) ministeries van V&W en VROM (samen nu het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, IenW), Economische Zaken (nu het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat, EZK) en Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV), de provincie Zuid-Holland, de gemeente Rotterdam, de (toenmalige) stadsregio Rotterdam, de Milieufederatie Zuid-Holland (nu de Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland), de vereniging Natuurmonumenten, de stichting het Zuid-Hollands Landschap, de Stichting Duinbehoud, Deltalinqs, VNO-NCW en het Havenbedrijf Rotterdam.

Het Convenant Visie en Vertrouwen bewaakt de dubbeldoelstelling van PMR en de samenhang van de drie 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. De privaatrechtelijke afspraken zijn aanvullende verplichtingen die HbR op zich heeft genomen. Het betreft hier deels inspanningsverplichtingen en deels resultaatverplichtingen.

DE TAFEL VAN BORGING

Het Afsprakenkader loopt 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 (BRG). De streefdatum voor de realisatie van deze programmaonderdelen is 2021



(vijftien jaar na het sluiten van hun uitwerkingsovereenkomsten in 2005).

Bij het sluiten van het Convenant Visie en Vertrouwen is onderkend dat een overeenkomst voor de duur van 25 jaar risico's kent. Enkele voorbeelden daarvan zijn: de betrokkenheid van de convenantpartijen neemt af, toegezegde acties pakken anders uit dan voorzien en contactpersonen worden opgevolgd door mensen met andere ideeën. Daarom hebben de ondertekenende organisaties afgesproken met elkaar in gesprek te blijven, ook op de langere termijn.

Zij hebben een periodiek overleg tussen de convenantpartijen ingesteld, waarin voortgang en resultaten van de afspraken worden besproken. Dit periodiek overleg vindt plaats aan 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 kwam de Tafel minimaal tweemaal per jaar bij elkaar.



De afspraken uit het Convenant Visie en Vertrouwen worden getoetst door de Tafel van Borging en lopen tot en met eind 2033. Dit is 25 jaar na de ondertekening.

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 van het Convenant Visie en Vertrouwen dat HbR verantwoordelijk is voor de monitoring en evaluatie van de privaatrechtelijke afspraken. HbR rapporteert daarover in de zogenoemde MEP+-rapportage. De MEP+-rapportage wordt tegelijk met de Integrale Rapportage aangeboden aan de Tafel van Borging.

Aan de Tafel van Borging van november 2016 is besloten om de MEP+-rapportage met ingang van 2017 eens in de drie jaar uit te brengen. In de tussenliggende jaren stelt HbR een kort overzicht van stand van zaken en risico’s op voor de Tafel van Borging.

Tot slot is in artikel 3.4 van het Convenant Visie en Vertrouwen 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”.*

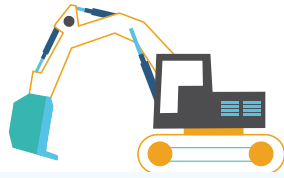
De Tafel van Borging constateerde in 2013 dat het rapportageproces rondom het convenant op orde is. Men zag op dat moment geen aanleiding om een externe evaluatie uit te laten voeren.

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

In het najaar van 2017 heeft de DCMR, op verzoek van de Tafel van Borging, voorstellen gedaan voor feitelijke wijzigingen in de kolommen ‘Volgnummer’, ‘Gerealiseerd in’, ‘Geregeld in’ en ‘Formele evaluatiejaren’ van de bijlage van het Afsprakenkader. In de voorjaarsvergadering 2018 van de Tafel zijn deze wijzigingen vastgesteld. Daarmee is het kader weer up-to-date. Als vervolg hierop is in het najaar van 2018 en het voorjaar van 2019 bij de ondertekenaars van het convenant geïnventariseerd of er wensen waren aangaande aanpassingen /actualisaties in de inhoudelijke doelstellingen en beoogde resultaten van het Afsprakenkader. Conclusie uit deze ronde was dat de afspraken niet aangepast hoefden te worden.

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 en HbR adviseren om aanvullende of alternatieve maatregelen te nemen. Ook kunnen aan de Tafel van Borging aanvullende afspraken worden gemaakt.

De Integrale Rapportage brengt verslag uit over de voortgang van het convenant vanaf de ondertekening in mei 2008. Deze informatie komt uit vastgestelde monitoringrapporten (zie hoofdstuk 2). Het peilmoment in deze editie ligt rond 1 juli 2020; voor sommige afspraken is 1 januari 2020 als peildatum aangehouden. Belangrijke ontwikkelingen na deze peilmomenten zijn opgenomen in de aanbiedingsbrief bij deze rapportage.

LEESWIJZER

De Integrale Rapportage kent een vaste opzet: na deze inleiding 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 infoblad. Deze infobladen staan na ieder themahoofdstuk.

Deze Integrale Rapportage bevat 21 infobladen met informatie over de publiek-rechtelijke 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 het programma Bestaand Rotterdams Gebied). De nummering van de infobladen loopt niet geheel door: informatie over de ontbrekende afspraken uit het convenant vindt u in de MEP+-rapportage.

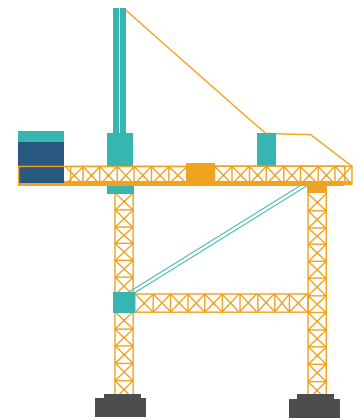
Een deel van de informatie in de infobladen is ieder jaar min of meer gelijk: achtergrond en nadere uitleg afspraak, beoogde resultaten en verantwoordelijkheden (statische informatie). De onderdelen stand van zaken en ontwikkelingen en feitelijke resultaten worden jaarlijks geactualiseerd (dynamische informatie).

In de afgelopen jaren zijn de indeling en de namen van de bij PMR betrokken ministeries een aantal maal gewijzigd. In deze rapportage zijn in de tekst zoveel mogelijk de huidige namen van de ministeries gebruikt.

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



2 UITVOERINGS- EN RAPPORTAGESTRUCTUUR



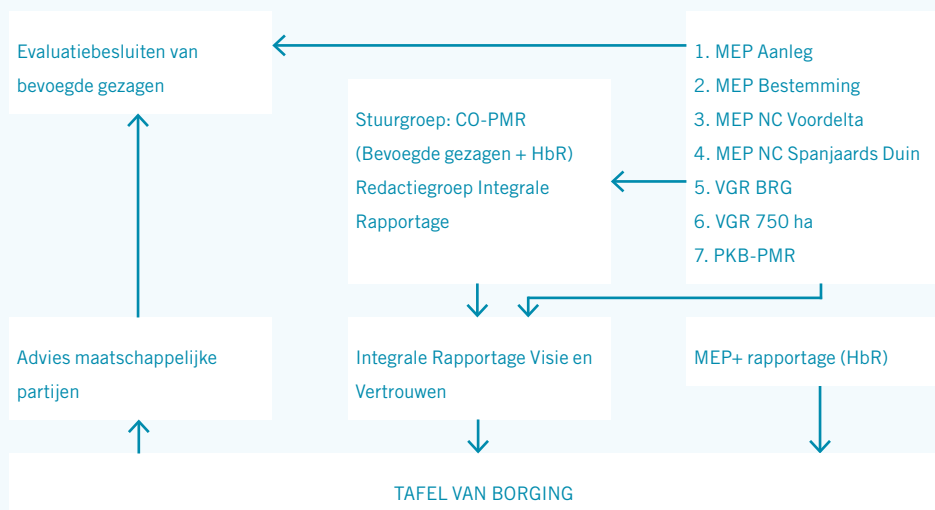
Dit hoofdstuk beschrijft hoe de elfde Integrale Rapportage (IR) Visie en Vertrouwen tot stand is gekomen en hoe het rapport past binnen de (publiekrechtelijke) rapportage- en verantwoordingsstructuur van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR).

ORGANISATIE EN WERKWIJZE

Artikel 3.3 van het Afsprakenkader Visie en Vertrouwen bepaalt dat de overheidspartijen en het Havenbedrijf Rotterdam N.V. (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. In deze redactiegroep zitten vertegenwoordigers van de bevoegde gezagen (de gemeente Rotterdam, het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), Rijkswaterstaat, het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV), de provincie Zuid-Holland en het Havenbedrijf. 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 rapportages die op grond van wettelijke verplichtingen en bestuurlijke afspraken 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.

“ **Eind 2015 heeft de Tweede Kamer ingestemd met een vereenvoudiging van de governancestructuur van PMR. Verplichte rapportages op grond van de Regeling Grote projecten, zijn daarmee vervallen.** ”



DATA- EN INFORMATIESTRUCTUUR

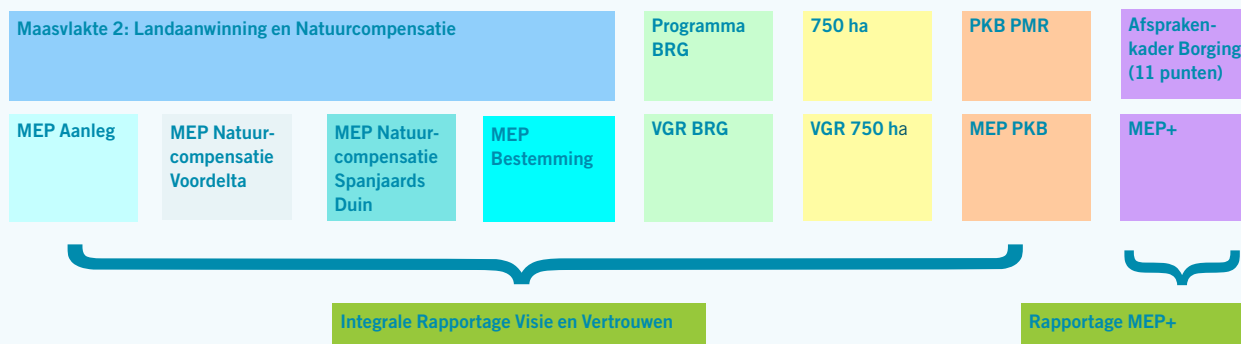
De Integrale Rapportage ontleent data en informatie aan diverse wettelijke regelingen en afspraken (zie figuur 3). Er vindt geen zelfstandig onderzoek plaats. Zo is in de Wet milieubeheer (Wm) de verplichting opgenomen om de daadwerkelijk optredende gevolgen van m.e.r.-plichtige besluiten te onderzoeken. 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 die HbR heeft gekregen voor de aanleg van Maasvlakte 2. HbR maakt voor een deel van de monitoring weer gebruik van meetprogramma's van Rijkswaterstaat. Het MEP Bestemming (gemeente Rotterdam, 2012) laat zien hoe de voorspelde effecten van het gebruik van Maasvlakte 2 zich verhouden tot de daadwerkelijk optredende effecten. Het MEP

Duinen (Rijkswaterstaat) is een nadere uitwerking van het MEP Bestemming voor het onderdeel natuur. In het MEP Duinen lag de focus op de negatieve effecten van het gebruik van Maasvlakte 2 op de bestaande duinen én op de compensatie daarvoor in de nieuw aangelegde duinen. Het onderdeel 'effecten op bestaande duinen' is vanaf 2017 ondergebracht in het MEP Bestemming Maasvlakte 2, onder verantwoordelijkheid van de gemeente Rotterdam. Daarmee is invulling gegeven aan de wettelijk bepaalde verdeling van de verantwoordelijkheden. Het MEP Duinen is verder gegaan onder de naam MEP Natuurcompensatie Spanjaards Duin.

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 (VGR-en) verdwenen. Daarmee verdween een belangrijke bron voor deze IR. Ten slotte is met ingang van 2017 ook de jaarlijkse BRG-projectmonitor als zelfstandige rapportage verdwenen.

Project Mainportontwikkeling Rotterdam



Figuur 3. Overzicht van de rapportagestructuur van PMR.

Voor deze elfde 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 evaluaties in het kader van MEP Aanleg (2013 en 2018);
- de datarapportages en het evaluatierapport in het kader van het MEP Bestemming Maasvlakte 2 (2018, gemeente Rotterdam);
- de rapportage van ECN over het onderzoek naar stikstofdepositie in de bestaande duinen (2018);
- de (concept-)rapportages PMR monitoring Natuurcompensatie Voordelta, opgesteld door Wageningen Marine Research en Deltares in opdracht van Rijkswaterstaat en diverse onderliggende onderzoeksrapporten (2020);
- de handavingsrapportages van de Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid over de handhaving in de Voordelta;
- de rapportages die opgesteld worden in het kader van het Beheerplan Voordelta;

- de rapportages van Rijkswaterstaat als vergunninghouder op grond van de Wet natuurbescherming voor de aanleg van de compensatieduinen, de jaarverslagen (tot en met 2018) over Spanjaards Duin van het Zuid-Hollands Landschap en het technisch verslag 'Evaluatie in het kader van het MEP Duinen' (2018);
- de voortgangsrapportages BRG van de gemeente Rotterdam, de projectmonitors van DCMR en de Effectrapportages BRG (2012 en 2017);
- de PMR-brede rapporten van Bureau Berenschot (2013) en Ecorys (2020) over de evaluatie van PMR als groot project.

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

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 beheer-

De inhoudelijk informatie in de Integrale Rapportage, komt uit vastgestelde rapporten en is per afspraak terug te vinden in de infobladen.

plan Voordelta en de Planologische kernbeslissing PMR. In dit rapport is een lijst opgenomen met – per infoblad – de verwijzing naar de relevante onderliggende documenten met detailinformatie.

PEILDATUM VOOR DE BEOORDELING

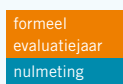
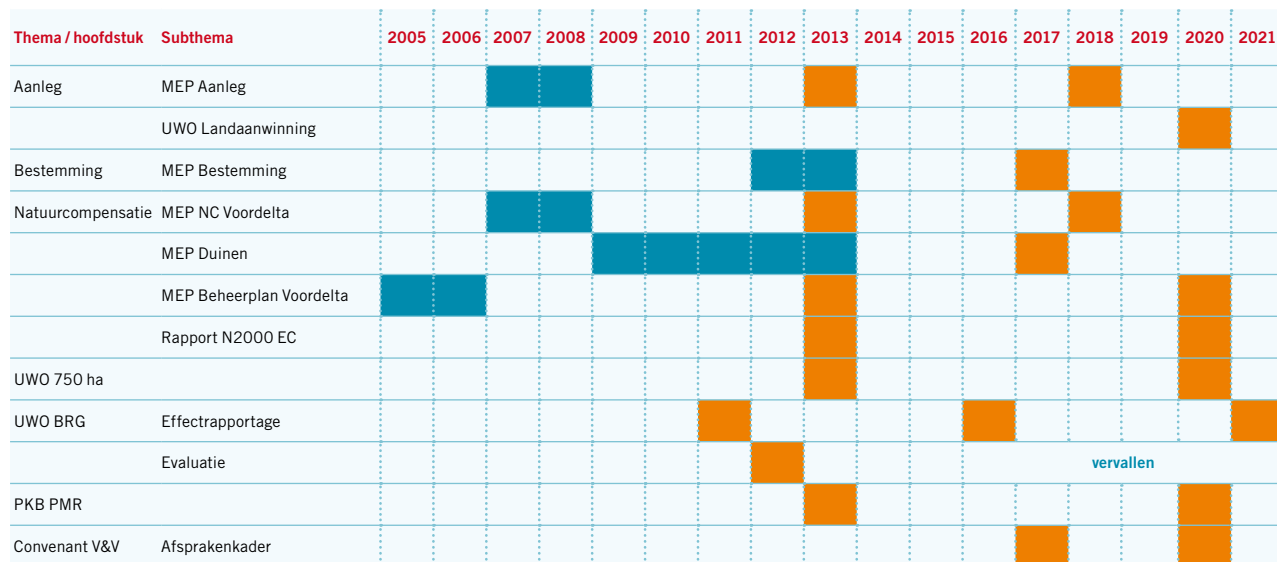
De inhoudelijke informatie in deze IR komt, zoals beschreven, uit vastgestelde rapporten. Doordat deze rapportages elk hun eigen tijdstip en frequentie van verschijnen hebben, verschilt het peilmoment voor de beoordeling per afspraak. Bovenaan elk infoblad is die peildatum opgenomen. Omdat er vaak een 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 IR gaat daarom in beginsel in op de resultaten die fysiek waarneembaar en meetbaar zijn. De afspraken uit het convenant bevinden zich echter in verschillende fasen, variërend van planvorming tot en met afronding. Om ook voortgang (of het ontbreken daarvan) te laten zien bij afspraken die nog niet in uitvoering zijn, verstrekt de IR procesinformatie.

Op dit moment zijn de natuurcompensatie, een flink aantal deelprojecten binnen BRG en alle 750 ha-projecten (Buijtenland van Rhoon, Schiezone en Vlinderstrik) volop in de uitvoering. Ook is in 2015 het feitelijk gebruik van Maasvlakte 2 door bedrijven gestart, waardoor de infobladen van Hoofdstuk 4 steeds verder gevuld worden.



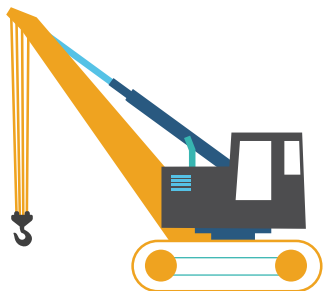


Figuur 4. Belangrijkste formele evaluatie-momenten per PMR-thema tot en met 2021.

Vanwege de leesbaarheid en continuïteit is afgesproken om ook afgeronde en vervallen afspraken in de IR te laten staan en (waar zinvol) te actualiseren. Of een afspraak 'afgerond' of 'vervallen' is, staat vermeld in de kop bij het betreffende infoblad. In deze editie is dat het geval met de OV-verbinding met het recreatiestrand op Maasvlakte 2 (infoblad 13, afspraak in 2014 niet haalbaar gebleken), optimalisering van de doorstroming op de A15 (infoblad 15, het werk is in 2016 gereed gekomen), de Groene Verbinding (infoblad 31, gereed gekomen in 2014) en de BRG-projecten gericht op ruimtewinst (infoblad 32, gereed gekomen in 2009).

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 formeel geëvalueerd, voortbouwend op de nulmeting uit 2007-2008. In 2018 is een tussenevaluatie uitgevoerd. Op basis van beide evaluaties zijn de evaluatievragen aangescherpt en is na goedkeuring van het bevoegd gezag het monitoringsprogramma bijgesteld. In 2019 is met nader (model) onderzoek en statistiek bekeken of concreter valt te concluderen welke factoren het meest van invloed zijn op de waargenomen patronen. Er is een proces met stakeholders gestart om de resultaten van de monitoring te bespreken en mogelijke vervolgstappen te verkennen. In 2020 wordt de tweede evaluatie opgeleverd.



Ook het MEP Aanleg is in 2013 voor het eerst geëvalueerd, gevolgd door een tweede evaluatie in 2018. In 2018 kon ongeveer 78% van de (deel)evaluatievragen volledig beantwoord worden. Voor het overgrote deel van deze evaluatievragen bleek dat de daadwerkelijk opgetreden effecten van de Maasvlakte 2 kleiner zijn dan of gelijk zijn aan de voorspellingen in het MER.

In 2015 is de nulmeting MEP Bestemming Maasvlakte 2 vastgesteld, sindsdien gevolgd door jaarlijkse datarapporten. 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 moest worden herzien. Conclusies uit de evaluatie zijn betrokken bij de herziening van het bestemmingsplan voor Maasvlakte 2. Ook de conclusies uit het technisch verslag in het kader van MEP Duinen zijn betrokken bij de herziening van dat bestemmingsplan. Een verdere inhoudelijke en procesmatige toelichting op het bestemmingsplan en het bijbehorende MER is terug te vinden in hoofdstuk 4 'Thema bestemming Maasvlakte 2'.

In het kader van de UWV BRG is begin 2017 een effectrapport BRG verschenen. De conclusies hieruit zijn meegenomen bij de verdeling van het resterende budget in 2017 en later. De evaluatie-verplichting uit de UWV BRG is in 2016 komen te vervallen.

In 2013 heeft het toenmalige Ministerie van IenM een tussentijdse evaluatie van de PKB PMR laten uitvoeren door Bureau Berenschot. Het rapport is eind 2013 naar de Tweede Kamer gestuurd. In 2019 heeft Ecorys opnieuw een PMR-evaluatie uitgevoerd. Naast de evaluatie volgens de Regeling Grote Projecten is ook de PKB PMR geëvalueerd, omdat die in 2021 afloopt. De realisatie van de Beslissingen

van Wezenlijk Belang uit de PKB PMR stond daarbij centraal. Het rapport van Ecorys is in januari 2020 besproken aan de Tafel van Borging.

De Tafel van Borging heeft in maart 2020 een advies over het Ecorys-rapport opgesteld voor het Ministerie van IenW. De Maatschappelijke Organisaties waren over het algemeen positief over de wijze waarop de evaluatie tot stand is gekomen. De conclusies en aanbevelingen vond men herkenbaar, ook uit de tien jaar dat de Tafel van Borging integrale rapportages over PMR heeft besproken. De uitdrukkelijke vermelding van de Tafel van Borging als "gouden greep" doet volgens de Tafel recht aan de rol die alle Partijen van het Afsprakenkader Visie en Vertrouwen spelen aan de tafel. De Maatschappelijke Organisaties waren echter kritischer ten aanzien van een aantal belangrijke risico's die anno 2020 resteren in het verwezenlijken van de PMR-opgave. Daarom bevelen zij de Tweede Kamer aan om – in tegenstelling tot het advies van Ecorys – de grootprojectstatus de komende jaren te handhaven.

Het Ecorys-rapport is samen met het advies van de Tafel in juni 2020 naar de Tweede Kamer gestuurd. In de bijbehorende aanbestedingsbrief geeft de minister aan geen bezwaar te hebben wanneer de Kamer zou besluiten om de grootprojectstatus nog voor 5 jaar te laten bestaan. Behandeling van het rapport in de Tweede Kamer had op 1-7-2020 nog niet plaats gevonden.

3 THEMA LANDAANWINNING, AANLEG MAASVLAKTE 2

ALGEMEEN

De Rotterdamse haven levert een belangrijke bijdrage aan de Nederlandse economie. Het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) zorgt ervoor dat de haven voldoende ruimte krijgt om te groeien en de regio als geheel leefbaarder wordt: de zogenoemde 'dubbeldoelstelling'.

Het eerste deel van de dubbeldoelstelling van PMR is de realisatie van een nieuw haven- en industrieterrein door landaanwinning in de Noordzee: Maasvlakte 2. Dit terrein sluit aan op de bestaande Maasvlakte. De ontwikkeling van Maasvlakte 2 versterkt de economische positie van de mainport Rotterdam. Het biedt plaats aan bedrijven die grond nodig hebben in de 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 privaatrechtelijke 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

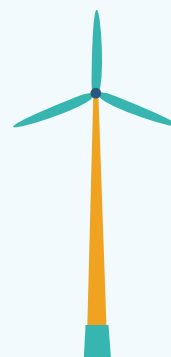


Nederlanden is vertegenwoordigd door de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), Economische Zaken en Klimaat (EZK) en Financiën. De minister van IenW toetst als projectminister PMR of de aanleg volgens het Toetskader plaatsvindt.

Andere overheidspartners in PMR zijn de provincie Zuid-Holland, de stadsregio Rotterdam (tot 1-7-2015) en de gemeente Rotterdam. De gemeente Rotterdam is verantwoordelijk voor het bestemmingsplan Maasvlakte 2. Hierin wordt het gebruik van Maasvlakte 2 geregeld. In het vigerende Bestemmingsplan Maasvlakte 2 is het gebied bestemd voor containerbedrijven, de chemische industrie, de distributiesector, op- en overslag van stukgoed en/of biomassa en de productie en dienstverlening ten behoeve van de scheepvaart en offshore (zie hoofdstuk 4).

PLANNING EN VOORTGANG

Maasvlakte 2 heeft 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.



De aanleg van Maasvlakte 2 wordt gefaseerd uitgevoerd. De markt vraagt naar nieuwe haventerreinen bepaalt het tempo.



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 markt vraagt 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 zand, waarvan ongeveer 230 miljoen m³ in de eerste fase is opgebracht.

In de eerste fase zijn de hele buitencontour en ongeveer de helft van de binnenterreinen aangelegd. Ook heeft de aannemer (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. De eerste fase is voorspoedig, binnen planning en binnen budget, verlopen.

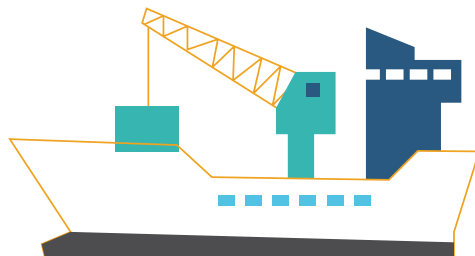
De minister van IenW heeft op 29 oktober 2019 samen met HbR een addendum op de UWO Landaanwinning vastgesteld. Dit addendum heeft betrekking op de

mogelijkheid van de plaatsing en exploitatie van windturbines op de harde zeewering van Maasvlakte 2. Met het addendum is ook de vervroegde overdracht van het beheer en onderhoud van de buitencontour van Maasvlakte 2, per 1 oktober 2020 van HbR naar Rijkswaterstaat, geregeld. De oorspronkelijke datum van overdracht was 2023.

MONITORING

De gevolgen van de aanleg van Maasvlakte 2 voor natuur en milieu zijn gevolgd met behulp van een uitgebreid monitoringprogramma. Dit programma is uitgevoerd voor en door HbR. Van 2006 tot 2008 is, voorafgaand aan de start van de aanleg, de uitgangssituatie van een groot aantal aspecten vastgelegd, waaronder kustmorfologie, stromingspatroon, slibgehalte in het water en zee- en bodemleven. Met periodieke vervolgmetingen is in de gaten gehouden of de effecten van de zandwinning en de landaanwinning binnen de voorspellingen van de milieueffectrapportage zijn gebleven.

Na afronding van de 1e fase van de aanleg hebben de bevoegde gezagen in 2013 een



tussentijdse evaluatie van het Monitoring- & Evaluatie Programma (MEP Aanleg) uitgevoerd. Met de tweede evaluatie van MEP Aanleg (2018) waren 31 van de 40 (deel)evaluatievragen volledig beantwoord (78%). Uit de evaluatie bleek, dat de daadwerkelijk opgetreden effecten kleiner zijn dan of gelijk zijn aan de voorspellingen in het Milieueffectrapport Aanleg Maasvlakte 2 (MER Aanleg). Dat geldt bijvoorbeeld voor de vraag of de zandwinning

heeft geleid tot een significante toename van slib in de waterkolom en als gevolg daarvan veranderingen in het bodemleven. De monitoring laat zien dat er lokaal een klein significant effect is geweest, maar dat dit ruim binnen de aannames van het MER bleef.

De monitoring van het bodemleven (benthos) in de winputten laat zien dat de rekolonisatie snel op gang is gekomen: binnen een jaar

Figuur 5. Kavelindeling Maasvlakte 2.



Het beheer en onderhoud van de zeewering wordt per 1 oktober 2020 versneld overgedragen van het Havenbedrijf Rotterdam aan Rijkswaterstaat.

na beëindiging van de zandwinning waren er weer benthische organismen in hoge dichtheden aanwezig. Het ging daarbij vooral om pioniersoorten. Na enkele jaren heeft zich een bodemdierengemeenschap ontwikkeld die past bij de nieuwe, meer slibrijke omstandigheden. Biomassa en dichtheden per vierkante meter waren in 2017 weer even hoog als in het referentiegebied.

Op de nieuwe onderwateroever van de zachte zeewering heeft zich een bodemdierengemeenschap gevestigd die weliswaar relatief soortenarm is, maar niet significant afwijkt van de oorspronkelijke gemeenschap. Dit is het gevolg van het feit dat dit deel van de Voordelta, evenals bijvoorbeeld de zeezijde van de Bollen van de Ooster, onderhevig is aan de sterke invloed van golven, waardoor het voor veel bodemdiersoorten te dynamisch is. Daarnaast blijkt dat de oppervlakte waarover op de nieuwe onderwateroever moet worden gesuppleerd, kleiner is dan waarvan in het MER en de Passende Beoordeling was uitgegaan. Dit betekent dat er een grotere oppervlakte overblijft waar de bodemfauna zich ongestoord kan ontwikkelen.

Uit analyse van de stroombeelden in de toegangsgeul 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.

De omvang van de erosiekuil beneden de NAP -20 meter bedroeg in april 2020 circa 166 hectare. Dit ligt, zeven jaar na het gereedkomen van de eerste aanlegfase,



nog steeds ruim onder het areaal van 470 hectare dat na een periode van 10 jaar was voorspeld. Het is de verwachting dat de waarde in 2022 / 2023 ergens tussen de 200 en 250 hectare zal uitkomen. De voorspelde omvang van 470 hectare zal niet worden bereikt.

VERDER LEZEN

Meer informatie over de aanleg vindt u op de website van het Havenbedrijf (portofrotterdam.com) en op de website van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat: rijksoverheid.nl/ienuw.

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 IS BINNEN PLANNING EN BUDGET VERLOPEN. DAARBIJ ZIJN GEEN WATERSTAATKUNDIGE, CIVIELTECHNISCHE, NAUTISCHE OF ECOLOGISCHE KNELPUNTEN OPGETREDEN. IN FASE 2, DIE TOT 2033 LOOPT, WORDEN GELEIDELIJK DE OVERIGE HAVEN- EN INDUSTRIETERREINEN AANGELEGD, AL NAAR GELANG DE MARKTVRAAG.

BEOOGDE RESULTATEN

Maasvlakte 2 krijgt een bruto-omvang van 2.000 hectare, waarvan maximaal 1.000 hectare 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. De vraag naar nieuwe haventerreinen bepaalt het tempo waarmee deze tweede fase wordt uitgevoerd.

1. ACHTERGROND EN NADERE UITLEG AFSpraak

Versterking van de internationale en economische positie van Mainport Rotterdam is het eerste deel van de dubbeldoelstelling van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR). Hierin staat de realisatie van een nieuw haven- en industrieterrein in de Noordzee, Maasvlakte 2, centraal. 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, realisatie en exploitatie. Voor de aanleg hebben de ministers van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) vergunningen en ontheffingen verleend op grond van de Wet inzake droogmakerijen en indijkingen (Concessie), de Wet beheer rijkswaterstaatswerken (Wbr), de Ontgrondingenwet (Ogw) en de Wet Natuurbescherming (Wnb). HbR rapporteert over de voortgang van de aanleg en de resultaten van de monitoring aan Rijkswaterstaat (Concessie, Wbr en Ogw) en aan LNV (Wnb).

3. STAND VAN ZAKEN EN ONTWIKKELINGEN

Alle vergunningen voor de aanleg van Maasvlakte 2 zijn sinds februari 2009 onherroepelijk. In de vergunningen staan voorschriften over monitoring. Op basis hiervan stelde HbR het 'Monitoringplan Aanleg Maasvlakte 2' op. Dit plan 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 (IenW en LNV).

4. FEITELIJKE RESULTATEN

HbR heeft de opdracht voor de eerste fase van de aanleg gegund aan PUMA, een consortium van Boskalis en Van Oord. De eerste fase is in april 2013 afgerond. 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 diverse projecten in het havengebied is circa 17 miljoen m³ zand vrijgekomen en hergebruikt. De 11 kilometer lange zeewering van Maasvlakte 2 is in de zomer van 2012 gesloten. De harde zeewering aan de noordkant meet 3,5 kilometer. De zuidelijker gelegen zachte zeewering van 7,5 kilometer bestaat uit een breed zandstrand met daarachter duin. Met het doorsteken van de Yangtzehaven in mei 2013 werd Maasvlakte 2 bereikbaar voor zeeschepen.

Voor Rotterdam World Gateway (RWG) zijn twee aansluitende kademuren aangelegd: 1.150 meter diepzeekade (voor de grootste diepstekende containerschepen) en 550 meter barge/feederkade (voor binnenvaart en kleinere containerschepen). Voor 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 kadeconstructie van 430 meter voor zeeschepen aangelegd, voor de 42 hectare grote terminal van SIF Group op terrein E (zie voor kavelindeling figuur 5). Annemer Hakkers bouwde een aansluitende, overdekte insteekhaven met een lengte van 108 meter voor binnenvaartschepen. Op terrein E

assembleert SIF sinds 2017 monopiles (offshore funderingen) voor windturbines op zee. In augustus 2019 heeft SIF 20 hectare extra haventerrein en 200 meter diepzeekade gehuurd. Op het terrein test GBM Works samen met partners een nieuwe methode om monopiles duurzaam en kosten-efficiënt te installeren.

Sinds medio 2016 neemt de vraag naar terreinen voor maritieme offshore industrie toe. Dergelijke activiteiten zijn 'deepsea' gebonden. Begin 2018 heeft PUMA de aanleg van terrein K2 afgerond. In 2019 is de wegontsluiting gerealiseerd. Zodra er concrete klantvragen zijn, start de bouw van de benodigde kademuren.

In 2018 is op terrein A Distripark Maasvlakte West aangelegd. Het distributiepark heeft een grootte van meer dan 100 hectare. Bouw van de distributieloodsen staat in 2020 gepland. DHG en HbR hebben begin 2020 een contract ondertekend voor de uitgifte van 30 hectare. Hier zal DHG een 'warehouse complex' ontwikkelen met Odin Warehousing als eerste klant. Odin Warehousing richt zich op de opslag van duurzame producten, zoals zonnepanelen.



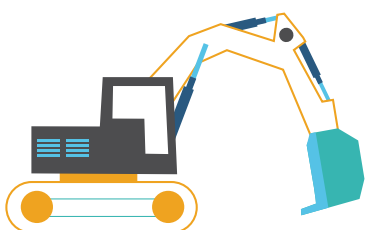
Nieuwe radartoren op Maasvlakte 2 (BRON: WIKIPEDIA)

In oktober 2018 is een nieuwe radartoren op Maasvlakte 2 in gebruik genomen. De 70 meter hoge radartoren staat in de noordwesthoek op de zeewering en heeft de radardekking overgenomen van de voormalige vuurtoren aan de Europaweg. De ingebruikname was nodig voor de veiligheid van de haven, doordat Maasvlakte 2 steeds voller wordt gebouwd en de oude radartoren daardoor minder goede radardekking gaf.

Met de toenemende bedrijvigheid op Maasvlakte 2 nemen ook de verkeersstromen toe. In 2018 is daarom de Maasvlakteweg over een lengte van ongeveer vijf kilometer, tussen het Prinses Maximaviaduct en het toekomstige knooppunt bij de prinses Alexiahaven tweebaans gemaakt. In 2019 heeft aannemer Boskalis het Prinses Amaliaviaduct opgeleverd. Het kruispunt verzorgt de aansluitingen op de containerterminal van RWG, de noodweg van APMT, Star Container Services, het nieuwe Distripark en het strandverkeer.

Uit de jaarcijfers van HbR blijkt dat de containeroverslag in 2019 met 2,5% volume in tonnen is gegroeid. HbR verwacht dat de containerterminals op Maasvlakte 2, als de groei zo doorzet, in 2025 nieuwe kades en kranen nodig hebben.

Ruimte die nog niet nodig is voor het opspuiten van nieuwe terreinen, wordt in de tussentijd nuttig gebruikt. Zo heeft het grootste vaartuig ter wereld, de Pioneering Spirit, een werkschip voor de ontmanteling van boorplatformen, tussen de opdrachten door, de Prinses Alexiahaven als thuishaven.



Voor een overzicht van te raadplegen bronnen voor het verkrijgen van nadere details kijkt u op pagina 86–87.

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

Versterking van de internationale en economische positie van Mainport Rotterdam is het eerste deel van de dubbeldoelstelling van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR). Hierin staat de realisatie van een nieuw haven- en industrieterrein in de Noordzee, Maasvlakte 2, centraal. Maasvlakte 2 komt tegemoet aan de uitbreidingsbehoefte van bestaande bedrijven en biedt plaats aan nieuwe. De Convenantpartijen hebben afgesproken een zo duurzaam mogelijke aanleg van Maasvlakte 2 na te streven.

2. VERANTWOORDELIJKHEDEN

Het Havenbedrijf Rotterdam N.V. (HbR) is verantwoordelijk voor de planvorming, realisatie en exploitatie. Voor de aanleg hebben de ministers van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) vergunningen en ontheffingen verleend op grond van de Wet inzake droogmakerijen en indijkingen (Concessie), de Wet beheer rijkswaterstaatswerken (Wbr), de Ontgrondingenwet (Ogw) en de Wet Natuurbescherming (Wnb). HbR rapporteert over de voortgang van de aanleg en de resultaten van de monitoring aan Rijkswaterstaat (Concessie, Wbr en Ogw) en aan LNV (Wnb).

Daarnaast geven IenW en LNV 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.

3. STAND VAN ZAKEN EN ONTWIKKELINGEN

Alle vergunningen voor de aanleg van Maasvlakte 2 zijn sinds februari 2009 onherroepelijk. In de vergunningen staan voorschriften over monitoring. Op basis hiervan stelde HbR het 'Monitoringplan Aanleg Maasvlakte 2' op. Dit plan beschrijft hoe de vergunninghouder de monitoringverplichtingen invult. Het monitoringplan vult ook grotendeels de monitoring in die is beschreven in het MEP Aanleg van de bevoegde gezagen (IenW en LNV).

4. FEITELIJKE RESULTATEN

De ingreep in het Nederlandse kustfundament is door het gekozen ontwerp kleiner dan volgens de twee referentieontwerpen van de PKB. Door de compacte vorm van de landaanwinning is bespaard op de hoeveelheid te winnen zand en blijft een veilige toegang tot de haven van Rotterdam voor de zeevaart gewaarborgd.

Bij het bepalen van de hoogte van de haventerreinen is een overstromingskans van eens in de 10.000 jaar gehanteerd, resulterend in een terreinhoogte van +5,0 meter NAP. Hiervoor is in de eerste fase 230 miljoen m³ zand gebruikt. Een deel (17 miljoen m³) is verkregen bij 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.

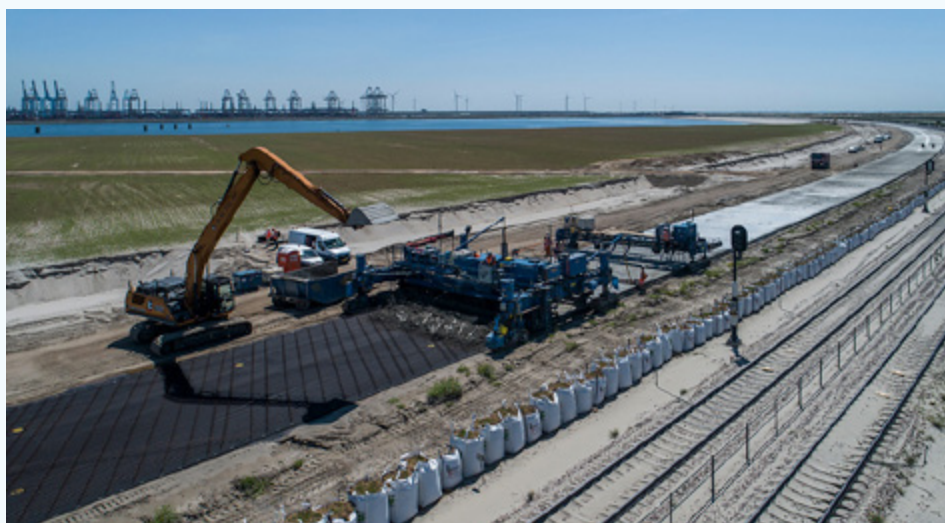
De zandwinlocaties op de Noordzee liggen op relatief korte vaarafstand (10 à 15 kilometer) van Maasvlakte 2, maar buiten het Natura 2000-gebied Voordelta. Met relatief diepe

zandwinputten (de maximale diepte is 20 meter beneden de bestaande zeebodem) is verstoring van het bodemleven zoveel mogelijk beperkt.

Aan de noordzijde van de landaanwinning is over een lengte van 3,5 kilometer een stenig duin aangelegd. Vóór deze constructie is 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 2 miljoen ton breuksteen hergebruikt.

Aan de zuidwestkant is een 7,5 kilometer lange, zachte zeewering aangelegd in de vorm van duinen met strand. Hiervoor is zand met een relatief grove korrel gebruikt, waardoor met minder zand een steilere vooroever kon worden aangelegd. Het nieuwe Maasvlaktestrand biedt ruimte aan veel vormen van recreatie: in het zuidwesten 2,5 kilometer badstrand, noordwaarts 5 kilometer voor buitensporten zoals kitesurfen.

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 spoor en binnenvaart optimaal te kunnen benutten. HbR weegt duurzaamheid mee in de terreinuitgifte.



Container Exchange Route (BRON: RINDERT VAN DEN TOREN)

In mei 2019 startte de bouw van de Container Exchange Route (CER). De CER gaat voorzien in een twaalf kilometer lang stelsel van betonbanen en verbindt diepzee-containerterminals, empty depots, railterminals en distributiebedrijven op Maasvlakte 1 en 2 met elkaar. De bedrijven die op de CER zijn aangesloten (waaronder ECT Delta, Euromax, APMT1 en 2 en RWG) kunnen zo snel containers uitwisselen, bijvoorbeeld om ze te bundelen voor doorvoer naar het achterland, of om ze te verzamelen voor export over zee. Daarmee kan het vervoer tussen de terminals goedkoper en efficiënter uitgevoerd worden dan wanneer dat transport via de openbare weg plaatsvindt. De verwachting is dat er uiteindelijk meer dan 1 miljoen containers per jaar uitgewisseld zullen worden. Volgens de planning wordt de CER begin 2021 opgeleverd, maar mogelijk wordt dit proces nog vertraagd door een aanwezige bodemverontreiniging op de route.

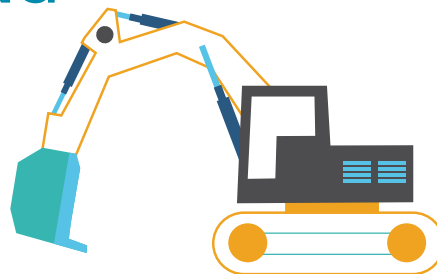
De aanleg van Maasvlakte 2 heeft in 2015 de prof.dr.ir. J.F. Agemaprijs gewonnen. Deze prijs wordt eens in de vijf jaar toegekend aan een innovatief waterbouwkundig project dat is ontworpen of gerealiseerd door een Nederlandse partij.

Eind 2018 is het Rijk gestart met de aanbesteding van het project Windpark Maasvlakte 2 met als doel de realisatie van een windpark op de buitencontour. Maart 2020 hebben RWS en Eneco een overeenkomst ondertekend voor de bouw en exploitatie van het windpark. Dit is het eerste grote windpark op land waar geen subsidie voor wordt aangevraagd. De verwachting is dat het windpark in 2023 in gebruik kan worden genomen.



Voor een overzicht van te raadplegen bronnen voor het verkrijgen van nadere details kijkt u op pagina 86–87.

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. Dit nieuwe stukje Nederland krijgt een omvang van circa 2.000 hectare. Ongeveer de helft daarvan bestaat uit uitgeefbare bedrijventerreinen. De andere helft is zeekering, infrastructuur (wegen, spoor en pijpleidingen), havenbekkens en de vaarwegen zelf die de schepen nodig hebben om de kades van de bedrijven te bereiken. Maasvlakte 2 draagt bij aan de versterking van de economische positie van de mainport Rotterdam en biedt plaats aan bedrijven die voor hun activiteiten gebonden zijn aan zeehavens met diepe havenbekkens.

BESTUURLIJK KADER

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). Dat impliceert '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.'

In het bestemmingsplan Maasvlakte 2 staat wat waar gebouwd en aangelegd mag worden en welk gebruik is toegestaan. In het milieueffectrapport (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 eerste bestemmingsplan Maasvlakte 2 vast; in 2009 werd het plan onherroepelijk. In de jaren daarna is met partiële herzieningen de inrichting van Maasvlakte 2 verder



geoptimaliseerd. Een voorbeeld daarvan is het vervangen van gelijkvloerse kruisingen van weg en spoorweg door ongelijkvloerse kruisingen, ter verhoging van de veiligheid.

De gemeente Rotterdam heeft, conform de Wet ruimtelijke ordening (Wro), in 2018 het Bestemmingsplan Maasvlakte 2 herzien. Behalve de wettelijke noodzaak op grond van de Wro, bestond er ook de wens het bestemmingsplan te herzien in verband met actuele inzichten in de economische ontwikkeling van de haven (groei offshore-industrie en verminderde vraag naar chemie).

Het Havenbedrijf heeft, in samenwerking met de gemeente Rotterdam, het herzieningsproces getrokken. Het MER Bestemming Maasvlakte 2 2018 zorgde ervoor dat het milieubelang volwaardig is meegewogen bij de besluitvorming over het bestemmingsplan. Het nieuwe bestemmingsplan bestrijkt een periode van 10 jaar: van 2018 tot 2028. Het plan is op 6 september 2018 vastgesteld door de gemeenteraad van Rotterdam en is sinds 8 december 2018 onherroepelijk.

In 2018 heeft de gemeente Rotterdam het Bestemmingsplan Maasvlakte 2 herzien. De actuele inzichten in de economische ontwikkeling van de haven (groei offshore, verminderde vraag naar ruimte voor chemie) zijn daarin verwerkt.



Het nieuwe bestemmingsplan beschrijft, net als het voorgaande, het toegestane gebruik voor de situatie waarin Maasvlakte 2 volledig is aangelegd en ingevuld. Van de circa 1.000 hectare aan kavels heeft ongeveer 70% in het nieuwe bestemmingsplan dezelfde invulling gehouden als in het oude plan. Voor de overige 30% is de invulling aangepast. De belangrijkste verschillen zijn:

- In het nieuwe bestemmingsplan zijn meer soorten bestemmingen opgenomen. Het nieuwe plan biedt – naast ruimte voor containers, chemie en distributie – ook ruimte aan maritieme industrie (maximaal 240 hectare), breakbulk (maximaal 180 hectare) en biomassa (maximaal 180 hectare). Dit zijn marktsegmenten waarvoor Maasvlakte 2 met haar kenmerkende combinatie van grote kavels en diep vaarwater geschikt is.
- Een groter aandeel van de kavels heeft een meervoudige bestemming gekregen, waardoor flexibeler ingespeeld kan worden op marktontwikkelingen. In het oude bestemmingsplan had ruim 350 hectare een dubbele bestemming, in het nieuwe plan is dat gegroeid tot ruim 460 hectare met een dubbele en soms drie- of vierdubbele bestemming. In het

MER is per onderwerp telkens het meest belastende gebruik als uitgangspunt voor de effectvoorspelling genomen (worst case)

In het nieuwe bestemmingsplan zijn nog drie andere opgaven meegenomen: de plaatsing van windturbines op de zeeoever van Maasvlakte 2, de aanwijzing van twee aanlandingszones voor kabels en leidingen en een bevoegdheid tot het aanwijzen van een locatie voor een permanent strandpaviljoen op het badstrand.

In maart 2019 heeft het Rijksvastgoedbedrijf in samenwerking met het Ministerie van IenW een tender uitgeschreven voor de plaatsing van de windturbines op de harde zeeoever. In maart 2020 hebben Eneco en Rijkswaterstaat de overeenkomst om het windpark te bouwen en exploiteren ondertekend. Het gaat om een park van ruim 100 MW, dat jaarlijks ruim 400 GWh aan groene stroom gaat leveren aan het Rijk. Dat is vergelijkbaar met het verbruik van 138.000 huishoudens. Eneco verwacht in 2022 te beginnen met de voorbereidingen van de bouw, zodat het park uiterlijk in 2023 voor 25 jaar duurzame energie kan gaan leveren.

HOOFDDOELEN THEMA BESTEMMING

21 van de 35 afspraken uit het Convenant Visie en Vertrouwen gaan over de gebruiksfase van Maasvlakte 2. Deze afspraken zijn verdeeld over de volgende hoofddoelen:

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

Deze afspraken zijn terug te vinden als de afspraken 3 tot en met 23. Elf afspraken vallen onder het MEP+. HbR rapporteert hier jaarlijks over via een brief en eenmaal per drie jaar via de MEP+-rapportage aan de Tafel van Boring (zie hoofdstuk 1).

HOOFDDOEL DUURZAAM BEDRIJVENTERREIN

HbR heeft de ambitie om de economische en maatschappelijke waarde van de Rotterdamse haven verder door te ontwikkelen en een duurzame groei van de haven te realiseren.

De afspraken onder dit hoofddoel 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.

HOOFDDOEL BEREIKBAARHEID

Tijdens de besluitvorming over Maasvlakte 2 spraken diverse partijen hun bezorgdheid uit over de bereikbaarheid van de haven

over de weg. Om die te kunnen handhaven, wordt een verschuiving van vervoer over de weg naar vervoer over water en spoor gestimuleerd. Ook zetten overheid en HbR in op een verhoging van de beladingsgraad van vrachtwagens die containers vervoeren, zodat met minder vrachtauto's dezelfde hoeveelheid containers vervoerd kan worden. Ten slotte is vastgelegd dat de doorstroming op de A15 zal worden geoptimaliseerd.

Van de vijf afspraken onder dit hoofddoel vallen er twee onder MEP+, namelijk het verhogen van de beladingsgraad en het stimuleren van co-siting en clustering via uitgiftebeleid. De andere drie afspraken over bereikbaarheid (modal split, verbreding A15 en bereikbaarheid recreatiestrand) komen in deze Integrale Rapportage aan bod.

HOOFDDOEL BEPERKING NEGATIEVE EFFECTEN OP DE OMGEVING

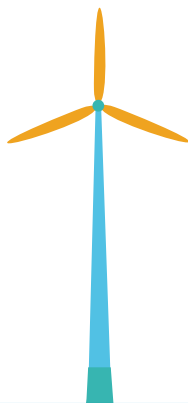
In het eerste MER Bestemming (2007) zijn de effecten van het gebruik van Maasvlakte 2 in kaart gebracht.

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 vergunningen worden deze effecten gemitigeerd of zo klein mogelijk gehouden. Daarnaast zijn compenserende maatregelen afgesproken, zoals duincompensatie (zie hoofdstuk 5). Voor het aspect luchtkwaliteit is in 2008 een apart programma uitgewerkt, de Overeenkomst Luchtkwaliteit Maasvlakte 2, met twee addenda uit 2012 en 2013. Met een derde addendum uit 2017 is een van de laatste nog te treffen maatregelen (plaatsing luchtkwaliteits-schermen langs de A15) uit de Overeenkomst komen te vervallen (zie infoblad 16). Uit het MER

Op het terrein van SIF is 's werelds grootste off-shore windturbine geplaatst.





Bestemming 2018 is gebleken dat extra luchtafspraken niet langer nodig zijn om normoverschrijdingen te voorkomen.

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 zijn in 2017 in het kader van het nieuwe bestemmingsplan opnieuw onderzocht, en vastgelegd in het MER en de Passende Beoordeling.

PLANNING EN VOORTGANG

De eerste terreinen op Maasvlakte 2 zijn inmiddels vijf jaar in gebruik. De commerciële exploitatie van Maasvlakte 2 is medio 2015 officieel van start gegaan met het in bedrijf komen van de APMT- en de RWG-terminals. Op het terrein van APMT exploiteert Star Container Services BV een was- en reparatiewerkplaats voor containers. In 2016 startte SIF Group met de exploitatie van een terminal op terrein E, voor de productie van 'monopiles', funderingspalen voor offshore windturbines. In 2017 heeft SIF een vergunning gekregen voor de plaatsing een windturbine op eigen terrein. De firma General Electric heeft de windturbine geproduceerd en geplaatst. Het betreft de grootste off-shore windturbine ter wereld, die energie op kan wekken voor 16.000 woningen: 12 Megawatt. Dat is 45 procent meer dan de krachtigste windturbines die nu draaien. De wieken zijn extra lang, 107 meter, waardoor zij minder gevoelig zijn voor windschommelingen; in totaal is het gevaarte 260 meter hoog. De turbine op terrein E dient als demonstratiemodel en zal door TNO worden getest voordat de verkoop van de het model van start gaat. In december 2019 is de windturbine officieel in gebruik genomen.

Sinds augustus 2018 huurt SIF 20 hectare haventerrein en 200 meter 'deepsea' kade extra. Het terrein wordt gebruikt voor klanten die actief zijn in de offshore windenergie. Het eerste project betreft de logistieke afhandeling van alle 94 monopiles voor het offshore windpark Borssele 1 + 2.

Op 23 april 2020 zijn twee nieuwe diepzeekranen gearriveerd bij Rotterdam World Gateway (RWG). De nieuwe kranen, de allergrootste in hun soort, zijn gebouwd in China. Ze hebben een hijshoogte van 56 meter en kunnen containers tot en met 26 rijen breed aan boord van schepen laden en lossen. Naar verwachting worden de kranen in de tweede helft van 2020 in gebruik genomen. Naast de twee nieuwe kadekranen heeft RWG ook geïnvesteerd in 25 nieuwe Automatisch Geleide Voertuigen (AGV's).

Met de introductie van de Omgevingswet (Ow, in werking per 1-1-2022) verandert veel wetgeving op het gebied van de fysieke leefomgeving: de Omgevingswet voegt 26 verschillende wetten samen in één wet, voor alles wat betrekking heeft op de fysieke leefomgeving. Onder de Ow wordt de planfiguur 'bestemmingsplan' vervangen door het omgevingsplan. In een omgevingsplan worden niet alleen de ruimtelijke regels voor het gebruik van een gebied opgenomen, maar ook veel milieuregels.

Voor veel thema's die in dit hoofdstuk besproken worden, zal hierdoor het een en ander veranderen. Op het gebied van externe veiligheid bijvoorbeeld zal gewerkt gaan worden met aandachtsgebieden voor het groepsrisico. Voor geluid geldt dat er geluidproductieplafonds (GPP's) voor industrie komen (zoals er nu al GPP's voor rijks- en spoorwegen gelden).

In maart 2020 is de overeenkomst door Eneco en Rijkswaterstaat ondertekend om een windpark van ruim 100MW te bouwen. Het park zal uiterlijk in 2023, 25 jaar lang, duurzame energie gaan leveren.

MONITORING

De Wet milieubeheer bevat de verplichting om de daadwerkelijke milieugevolgen van een m.e.r.-plichtig besluit te evalueren (in de Omgevingswet komt daar een monitoringplicht voor terug). De DCMR heeft daartoe, samen met de gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf Rotterdam, een monitoring- en evaluatieprogramma (MEP) Bestemming Maasvlakte 2 opgesteld. Dit MEP is in 2012 vastgesteld door het college van B&W van Rotterdam. Op basis van dit MEP zijn een nulmeting (2015) en drie datarapportages (2016, 2017 en 2018) opgesteld.

In maart 2017 heeft de gemeente Rotterdam een eerste evaluatie in het kader van het MEP Bestemming vastgesteld. Samen met de datarapportages heeft de evaluatie input gevormd voor het nieuwe bestemmingsplan. In 2018 is, op basis van het nieuwe bestemmingsplan en MER, een nieuw MEP Bestemming Maasvlakte 2 opgesteld. Dit MEP wordt gebruikt als basis voor de datarapportages vanaf 2019. De eerste rapportage op deze nieuwe grondslag is in juni 2020 verschenen.

De informatie over de kwaliteit van de omgeving (lucht, water etc.) in deze IR is overgenomen uit de hiervoor genoemde documenten.

VERDER LEZEN

Op de website van het Havenbedrijf (portofrotterdam.com) leest u meer over de achtergrond van Maasvlakte 2. Ook op de websites en in digitale nieuwsbrieven van diverse (overheids-)partijen vindt u meer informatie.

THEMA BESTEMMING, SUBTHEMA DUURZAAM BEDRIJVENTERREIN**SUBDOEL** EFFICIËNT RUIMTEGEBRUIK**OMSCHRIJVING** STEPPING STONES VOOR NATUUR**CONCLUSIE****PROCES** OP KOERS **INHOUD** VOLDOET **TOELICHTING** DE BEIDE STEPPING STONES ZIJN INGERICHT. DE ONTWIKKELING VAN NATUUR VERLOOPT HIER CONFORM DE VERWACHTINGEN.**BEOOGDE RESULTATEN**

Het creëren van stepping stones en het toestaan van ‘tijdelijke natuur’ in de haven draagt bij aan de duurzame aanleg en inrichting van het havengebied. Op Maasvlakte 1 en de Europoort vervullen de locaties 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 is een gebied dat migratie van planten- en diersoorten tussen verder uit elkaar gelegen natuurgebieden mogelijk maakt. Bouwterreinen zoals de Maasvlakte oefenen vaak een grote aantrekkingskracht uit op pioniersoorten: soorten die in staat zijn nieuwe gebieden snel te koloniseren. Wanneer het gebied niet langer geschikt is als leefgebied verdwijnen ze weer. Dergelijke gebieden kunnen vaak ook fungeren als stepping stone.

Sommige pioniersoorten genieten een strenge bescherming vanuit de Wet natuurbescherming. Wanneer zij ergens opduiken, is het niet zonder meer mogelijk een terrein zijn gewenste bestemming te geven. De huidige wet ontmoedigt grondeigenaren dus om natuur tot ontwikkeling te laten komen op braakliggende terreinen. Als oplossing hiervoor heeft het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) de beleidslijn Tijdelijke natuur opgesteld. Op grond hiervan kan vooraf ontheffing worden verkregen om beschermde soorten op braakliggende terreinen te verwijderen wanneer het terrein een definitieve bestemming krijgt. De natuur profiteert zo (tijdelijk) van terreinen zonder dat dit economische gevolgen heeft voor de initiatiefnemer.

2. VERANTWOORDELIJKHEDEN

Het Havenbedrijf Rotterdam N.V. (HbR) is verantwoordelijk voor inrichting en beheer van stepping stones in zijn terreinen. Het karakter van de natuur waarvoor deze stepping stones zijn 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 aanzienlijke natuurwaarden hebben ontwikkeld, waaronder verschillende beschermde soorten planten en dieren. Dat toont de Havenscan van Bureau Stadsnatuur Rotterdam (BSR) aan. HbR heeft een gedragscode voor beschermde en strikt beschermde soorten ontwikkeld.



Vogelvallei bij de Maasvlakte (BRON HBR)

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 Eiland De Kleine Beer vallen onder de ontheffing Tijdelijke natuur die LNV in 2010 heeft verleend aan HbR en in 2012 heeft uitgebreid. Deze ontheffing is geldig tot en met 30 juli 2022 voor alle nog niet in gebruik zijnde terreinen. Daarnaast heeft HbR in 2013 voor een aantal beschermde soorten een generieke ontheffing gekregen.

Het beheer van de stepping stones vindt plaats op basis van beheerplannen, opgesteld door Bureau Stadsnatuur Rotterdam. Hiermee wordt nadere invulling gegeven aan de ontheffing Tijdelijke Natuur (2012), de generieke ontheffing (2013) en de gedragscode (2012).

4. FEITELIJKE RESULTATEN

De stepping stone op het Krabbeterrein is een waterplas omringd door struiken (duindoorn en wilg). Het terrein (2 hectare) is onderdeel van de Hartelstrook. In de grazige delen komen orchideeën voor die op de Rode Lijst staan: vleeskleurige orchis, moeraswespenorchis, bijenorchis en rietorchis. Ook parnassia wordt er aangetroffen. Bijzonder is het voorkomen van de streng beschermde groenknolorchis. Uit tellingen in 2019 is gebleken dat dit de enige plek in het havengebied is waar de soort nog voorkomt. Omdat de aantallen het laatste jaar laag waren, is het beheer gericht op het handhaven van deze groeiplaats.

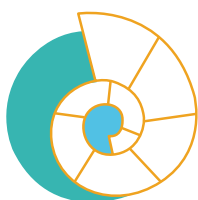
De struiken rond de Krabbepas dienen als broed-, foerageer- en rustgebied voor (trek-)vogels en als leefgebied voor diverse soorten libellen, dagvlinders en andere kleine dieren. In het moerassige gebied is de beschermde nachtvlinder de goudgele boorder aangetroffen. De grazige vegetaties worden jaarlijks gemaaid. Daarnaast wordt vuil, dat vanuit de haven het gebied inwaait, verwijderd. Het terrein zelf is niet toegankelijk, maar wordt omzoomd door fietspaden en wegen.

Eiland De Kleine Beer fungeert als golfbreker en tegelijk ook als stepping stone. Sinds 2011 is hier een meeuwenkolonie gevestigd. Het beheer van het gebied is hierop afgestemd. Op het eiland broedden kleine mantelmeeuwen en zilvermeeuwen. Voor de gewone zeehond en de grijze zeehond vormt de Kleine Beer een vaste rustplaats met maximaal rond de 50 dieren, (merendeels gewone zeehonden). De Kleine Beer wordt éénmaal 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. Het natuurgebied is niet toegankelijk.

Naast bovengenoemde gebieden bevinden zich op meer plekken in het havengebied natuurwaarden, bijvoorbeeld op kabel- en leidingstroken. In 2016-2017 is de Vogelvallei heringericht en als permanent natuurgebied aangewezen. In 2019 werden hier 46 vogelsoorten geteld. In het gebied broeden onder meer brandgans, kokmeeuw en visdief. Een opmerkelijke ontwikkeling was de vestiging van een kolonie lepelaars met naar schatting 25 nesten. De Vogelvallei wordt evenals het Krabbeterrein en de Kleine Beer jaarlijks gemaaid.

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 beschermende maatregelen mogelijk zijn.

Op de Maasvlakte (maar niet in de stepping stones) komen twee probleemsoorten voor: de Japanse Duizendknoop en de Reuzenberenklauw. HbR neemt bestrijdingsmaatregelen tegen deze soorten.



Voor een overzicht van te raadplegen bronnen voor het verkrijgen van nadere details kijkt u op pagina 86–87.

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** VOLDOET NIET GEHEEL 

TOELICHTING AFSPRAKEN OVER MAXIMAAL 35% CONTAINERS OVER DE WEG ZIJN VASTGELEGD IN DE CONTRACTEN TUSSEN HET HAVENBEDRIJF EN DE CONTAINER-TERMINALS OP MAASVLAKTE 2. DE TERMINALS HEBBEN VOLDOENDE OVERSLAG-FACILITEITEN VOOR SPOOR EN BINNENVAART. DE CIJFERS OVER 2015 – 2019 LATEN ZIEN DAT HET DOEL VOOR 2033 NOG NIET BEREIKT IS, EN ER OOK GETALSMATIG GEEN ONTWIKKELING DE GOEDE KANT OP TE ZIEN IS.

BEOOGDE RESULTATEN

Doel is de modal split in het transport van containers van en naar Maasvlakte 2 te verschuiven van weg naar spoor en water. Daarmee wordt de bereikbaarheid over de weg (A15) verbeterd (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, vooral door de uitbreiding van de container- en distributiesector. In het MER Bestemming Maasvlakte 2 is onderzocht welke gevolgen dit heeft voor bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefomgevingskwaliteit op en langs de achterlandverbindingen. De modal split, de verdeling van het achterlandtransport van containers over weg, spoor en binnenvaart is daarbij een belangrijke factor. In het MER is gerekend met de aanname dat maximaal 35% van de containers over de weg vervoerd gaat worden. In het convenant is dit als afspraak opgenomen.

Bereikbaarheid wordt uitgedrukt als I/C-verhouding. Daarbij staat I voor intensiteit (het aantal vervoersbewegingen) en C voor capaciteit (de breedte van de weg). Een hoge I/C-verhouding duidt op een verhoogde kans op files en ongevallen.

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 daarop in te richten. Verschuiving van het containervervoer over de weg naar spoor en binnenvaart is niet afdwingbaar via het bestemmingsplan, noch via de omgevingsvergunning.

Bij de uitgifte van terreinen kan het Havenbedrijf (HbR) in het contract eisen stellen over de modal split. Ook stimuleert HbR modal shift door innovatieve logistieke concepten te faciliteren.

3. STAND VAN ZAKEN EN ONTWIKKELINGEN

HbR heeft modal split voorwaarden opgenomen in de contracten met de containerbedrijven APMT en RWG. Beide terminals zijn goed ontsloten voor binnenvaart en railverkeer (realisatie barge- en railterminal, zie infoblad 1). In de omgevingsvergunningen van de bedrijven 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 vier jaar in bedrijf. Het aandeel wegvervoer kwam volgens cijfers van HbR in 2019 uit op 48% en ligt daarmee ruim boven de voorspelling voor 2020 (42%) en het einddoel van 35% in 2033. Dit cijfer is iets beter dan het gemiddelde cijfer van de containerterminals op Maasvlakte 1 en 2 samen (50% in 2019).

De afgelopen jaren is de modal split nauwelijks veranderd. Dankzij extra spoorverbindingen daalde het aandeel wegverkeer in 2019 licht, en steeg het aandeel spoor. Zo heeft APMT een rechtstreekse treinverbinding opgezet met de Cabooter Terminal in Venlo. In totaal zullen er drie treinen per week op deze terminal geladen en gelost worden. Daarmee verdubbelt het aantal treinen op deze verbinding.

Het uitblijven van een modal shift wordt mede veroorzaakt door congestieproblemen bij de afhandeling van de binnenvaart. Deze ontstaan doordat steeds grotere zeeschepen voor piekmomenten op de terminals zorgen, waardoor de aan- en afvoer 'aan de achterkant' in de knel komt. Daarnaast maken de dalende dieselprijs en het aanbod van chauffeurs uit Oost-Europese landen (lagere lonen) de truck goedkoper. Tot slot heeft de sluiting van de containerterminal in de Eemhaven in 2015 er toe geleid dat pakketten naar Maasvlakte 2 verschoven zijn. Deze pakketten hebben een relatief groter aandeel wegverkeer.

In Duitsland is in 2017 gestart met de uitbreiding van het spoor: tussen Emmerich en Oberhausen wordt over een lengte van 70 kilometer een derde spoor aangelegd. De bouw (die nog tot 2023 duurt) betekent een belangrijke verbetering van de internationale goederencorridor die begint in de havens van Rotterdam, Amsterdam en Vlissingen en eindigt in het Italiaanse Genua.

Voor de capaciteit van de Betuwelijn is de stalen Calandspoorbrug een beperkende factor. De brug is een belangrijk verkeersknooppunt: al het treinverkeer van en naar Europoort en de Maasvlakte rijdt er overheen. De brug vormt bovendien een doorgaande wegverbinding voor het wegverkeer. 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. Bovendien is de brug uit 1969 aan technische vernieuwing toe. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft besloten het spoorbaanvak te verleggen naar het Theemswegtracé, zodat scheepvaart- en treinverkeer elkaar minder vaak kruisen. HbR coördineert en realiseert het project in samenwerking met ProRail. Op 6 juni 2018 is het tracébesluit onherroepelijk geworden en in september 2018 is gestart met de werkzaamheden aan het spoorviaduct en aanpassingen aan het wegennet. Op 4 april 2020 is de eerste nieuwe brug van het tracé (over de Rozenburgse Sluis) op zijn plek gezet: een gevaarte met een gewicht van 4.500 ton, een lengte van 176 meter en een hoogte van 30 meter. Met Pinksteren is de tweede brug over de Thomassentunnel geplaatst. Het circa vier kilometer lange tracé wordt volgens planning eind 2021 in gebruik genomen.

Samen met de deep-sea terminals, barge feeder terminals, empty depots en de bedrijven op het Distripark, realiseert HbR de Container Exchange Route (verder: CER). De CER bundelt containerstromen; daardoor hoeven treinen en schepen niet langer naar alle verschillende terminals te gaan (zie infoblad 2).



Theemswegtracé (BRON: DANNY CORNELISSEN)



Voor een overzicht van te raadplegen bronnen voor het verkrijgen van nadere details kijkt u op pagina 86–87.

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

Vervallen

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

TOELICHTING ONDERZOEK VAN DE GEMEENTE ROTTERDAM NAAR DE HAALBAARHEID VAN EEN OV-VERBINDING 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 Rotterdam 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 was opgenomen dat het strand vanaf de openstelling bereikbaar moest zijn met het openbaar vervoer. Door het besluit van de Tafel van Borging in 2013 is deze afspraak vervallen. Wel worden de ontwikkelingen bijgehouden om een compleet en actueel beeld te geven.

1. ACHTERGROND EN NADERE UITLEG AFSpraak

Door de aanleg van Maasvlakte 2 is het voormalige Slufterstrand van Maasvlakte 1 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 kreeg dit nieuwe strand een recreatiefunctie, met in het zuidwesten een deel voor intensieve (dag)recreatie en ten noorden daarvan een deel voor extensief gebruik (kite- en windsurfen). De verwachting was dat dit nieuwe strand op zomerse dagen tot 10.000 bezoekers zou trekken (vergelijkbaar met het voormalige Slufterstrand). Om de (auto)vervoersbewegingen van en naar het strand te beperken zou een OV-verbinding gerealiseerd worden.

2. VERANTWOORDELIJKHEDEN

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

3. STAND VAN ZAKEN EN ONTWIKKELINGEN

Sinds het najaar van 2019 rijdt metrolijn B van de RET tussen Hoek van Holland Haven en Nesseland in Rotterdam. Vanaf Hoek van Holland (Berghaven, enkele minuten lopen vanaf het metrostation) exploiteert de RET de Fast Ferry, die vaart naar Europoort/Maasvlakte. De Nieuwe Prins, zoals de Fast Ferry heet, is een snelle catamaran die plaats biedt aan 130 passagiers.

Connexxion (houder van de concessie voor de periode 2009–2018) onderhield tussen 2009 en 2011 een busverbinding, lijn 113, van de Fast Ferrysteiger op Maasvlakte 1 via FutureLand naar Oostvoorne en Brielle. De lijn was bedoeld voor werknemers van bedrijven op de Maasvlakte en voor recreatieve reizigers. De (toenmalige) stadsregio Rotterdam concludeerde in 2011 echter dat deze buslijn vanwege de lage bezettingsgraad niet levensvatbaar was en heeft de lijn daarom eind 2011 opgeheven.

Concessiehouder EBS verzorgt sinds december 2018 het busvervoer op Voorne Putten. EBS onderhoudt twee busdiensten naar de Maasvlakte: lijn 203 van Brielle naar het Distripark Maasvlakte 1 en lijn 403 van Spijkenisse naar Rockanje, via het Transferium Maasvlakte 1. Beide buslijnen wordt gereden in de spits, in de avond en in het weekend. Deze busdiensten zijn tot stand gekomen in samenwerking met het Havenbedrijf en de MRDH. Het vervoer richt zich vooral op woon-werkverkeer van de bestaande en nieuw te vestigen bedrijven op de Maasvlakte. Vooralsnog betreft het een pilot tot einde 2021. Daarna zal een evaluatie uitgevoerd worden.

4. FEITELIJKE RESULTATEN

Voorjaar 2012 is het nieuwe recreatiestrand opengesteld. Op het moment van opening was er geen OV-verbinding met het strand. De Tafel van Borging heeft begin 2013 de (voormalige) stadsregio Rotterdam 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 Tafel van Borging heeft dit in november 2013 onderschreven, zodat deze afspraak wordt aangemerkt als afgedaan.

In april 2018 is het Transferium Maasvlakte geopend. Dit is een OV-hub waar diverse vervoersstromen samen komen zoals bus, ferry en (deel-)fiets. Deze overstaplocatie voor gezamenlijk bedrijfsvervoer maakt deel uit van het regionale openbaar vervoerssysteem. Het Transferium betekent een nieuwe impuls voor het bedrijfsvervoer in het westelijk havengebied. Vanuit Hoek van Holland kunnen reizigers met de Fast Ferry naar het Transferium en vervolgens een leenfiets gebruiken.

Donderdag 15 maart 2018 ontving FutureLand, het informatiecentrum van het Havenbedrijf Rotterdam op de Maasvlakte, de miljoenste bezoeker. FutureLand is nog steeds een publiekstrekker (108.000 bezoekers in 2019). Mede daarom wordt een permanent informatiecentrum voor de hele haven overwogen, in de vorm van een Havenervaringcentrum (HEC). Daarvoor zijn twee locaties in beeld, waarvan één in de omgeving van het huidige FutureLand en één bij het recreatiestrand, in het verlengde van de Prinses Amaliahaven. In 2019 had de Fast Ferry, tussen eind maart en eind oktober, 13 afvaarten per dag. In de winterperiode, tussen eind oktober en eind maart, had de Ferry, met uitzondering van de weekenden acht afvaarten per dag. De jaarlijkse aantallen passagiers fluctueren rond de 60.000. In 2019 werden 59.693 passagiers vervoerd.

De gemiddelde bezetting van de buslijnen 403 en 203 was in 2019 laag. Op een werkdag maakten gemiddeld 13 reizigers gebruik van lijn 403 en gemiddeld 8 reizigers van lijn 203. In het weekend en in de avond werden de lijnen incidenteel gebruikt. In 2019 werden op lijn 403 (Brielle-Transferium) in totaal 3.000 passagiers vervoerd en op lijn 203 (Transferium-Distributiepark) 1.100 passagiers.



Transferium (BRON: WILLEM VAN KASTEREN)

Voor een overzicht van te raadplegen bronnen voor het verkrijgen van nadere details kijkt u op pagina 86–87.

THEMA BESTEMMING, SUBTHEMA BEREIKBAARHEID MAASVLAKTE 2**SUBDOEL** ADEQUATE BEREIKBAARHEID DOOR O.A. OPTIMALISERING DOORSTROMING A15**OMSCHRIJVING** OPTIMALISEREN DOORSTROMING A15**CONCLUSIE****PROCES** AFGEROND **INHOUD** AFGEROND 

TOELICHTING DE VERBREDING VAN DE A15 KWAM NAGENOEG VOLGENS DE PLANNING GEREED. SINDS 2014 WORDT DE DOELSTELLING VAN BEREIKBAARHEID GEHAALD.

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.

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. Vooral 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, is de A15 van Maasvlakte tot en met het Vaanplein verbreed. De planning voorzag in oplevering van de verbrede A15 per 31 december 2015. Met de verbreding kan de verwachte verkeersgroei als gevolg van het gebruik van Maasvlakte 2 tot 2030 opgevangen worden.

2. VERANTWOORDELIJKHEDEN

De verbreding van de A15 maakte deel uit van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) van Ministerie van infrastructuur en Waterstaat (IenW). Rijkswaterstaat was belast met de uitvoering.

Om de Rotterdamse haven bereikbaar te houden tijdens de werkzaamheden, hebben de gemeente Rotterdam, de voormalige stadsregio Rotterdam, Havenbedrijf Rotterdam (HbR) en IenW in 2008 de Verkeersonderneming opgericht. De Verkeersonderneming was verantwoordelijk voor het bereikbaar houden van de Rotterdamse haven voor en tijdens de verbreding van de A15. Deze verantwoordelijkheid is na afronding van het project door de gezamenlijke partijen aan zowel de Verkeersonderneming (voor mobiliteitsmanagement) als Bereik! (voor verkeersmanagement) toebedeeld.

3. STAND VAN ZAKEN EN ONTWIKKELINGEN

De noodzaak om de A15 te verbreden stond al lang vast. Het Tracébesluit A15-Maasvlakte-Vaanplein is eind 2010 onherroepelijk geworden. De verbrede A15 is sinds 2016 in gebruik.

Ook de Blankenburgverbinding ten westen van Vlaardingen gaat bijdragen aan een betere bereikbaarheid van de haven. De Blankenburgverbinding verbindt de A20 bij Vlaardingen (noordoever) en de A15 bij Rozenburg (zuidoever) met elkaar door middel van een nieuwe snelweg, de A24. De verbinding gaat bestaan uit een autosnelweg van 2x3 rijstroken, een landtunnel (Hollandtunnel) en een watertunnel (Maasdeltatunnel), een verdiepte aansluiting op de A20 en een hoge aansluiting op de A15. Tegelijk wordt ook de A20 tot aan het Kethelplein verbreed. Op 28 maart 2016 heeft de minister van IenW het tracébesluit voor de Blankenburgverbinding vastgesteld. De verbinding is in 2024 klaar.

Het MER Bestemming Maasvlakte 2 uit 2018 voorspelde een negatief effect op de bereikbaarheid op Voorne-Putten, vooral als gevolg van autonome ontwikkelingen, maar versterkt door Maasvlakte 2. Op 4 juni 2019 is het rapport Gebiedsuitwerking Voorne-Putten en haven Rotterdam gepubliceerd. In dit onderzoek werkten de gemeenten op Voorne-Putten, de provincie Zuid-Holland, het Havenbedrijf Rotterdam en de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag samen. Er is een lijst met mogelijke maatregelen opgesteld om de verkeersdruk op het wegennetwerk Voorne-Putten te verlagen en tegelijkertijd de

bereikbaarheid van Voorne-Putten te verbeteren. Besloten is om een 19-tal maatregelen uit te gaan werken.

De Suurhoffbrug (onderdeel van de A15) verbindt de oevers van het Hartelkanaal. Door het toegenomen vracht- en personenverkeer is de brug aan een grote onderhoudsbeurt toe. Op 1 juli 2019 heeft Rijkswaterstaat de renovatie en nieuwbouw van de brug gegund aan STIPT, een combinatie van de bedrijven Mobilis, Dura Vermeer, BESIX en Hollandia. Er komt een nieuwe, tijdelijke brug met twee rijstroken richting Rotterdam. De bestaande brug krijgt twee rijstroken richting Maasvlakte. Het werk start in 2020 en wordt volgens de planning afgerond in 2022.

Rijkswaterstaat gaat de komende jaren grootschalig wegen en oeververbindingen in het gebied onderhouden, waaronder de Botlektunnel, de Beneluxtunnel, de Heinenoordtunnel en de Van Brienenoordbrug. Om de haven en de regio Rotterdam bereikbaar te houden is een bereikbaarheidsaanpak gedefinieerd, waarin het Ministerie van IenW, Rijkswaterstaat en regiopartijen samenwerken.

Om het werken in de haven voor ict'ers aantrekkelijker te maken hebben de bedrijven ECT en Portbase kantoorpanden gehuurd in het centrum van Rotterdam. Met deze – in vergelijking met de Maasvlakte – goed bereikbare locatie hopen de bedrijven makkelijker aan personeel te komen.



Start werkzaamheden aan de Suurhoffbrug (BRON: PAUL VAN BAARDWIJK)

4. FEITELIJKE RESULTATEN

De werkzaamheden aan de A15 zijn in 2011 gestart. Februari 2016 heeft de minister van IenW de verbrede A15 feestelijk geopend. De A15 staat sinds de opening niet meer in de file top-10.

De Botlektbrug, met 65 meter de hoogste hefbrug ter wereld, is vanaf juli 2015 gefaseerd in gebruik genomen. De brug is mede bedoeld voor het vervoer van gevaarlijke stoffen die niet door de Botlektunnel mogen. Vanaf de opening kwam de brug regelmatig negatief in het nieuws door de vele storingen. Sindsdien heeft Rijkswaterstaat een aantal aanpassingen aan de brug doorgevoerd. In 2019 waren er op 5.953 brugopeningen in totaal 23 storingen. Deze storingen veroorzaakte 18 keer een afsluiting van de Botlektbrug voor het wegverkeer en 20 keer een stremming van de Oude Maas voor (grote) schepen. De eerste storing in 2020 was op 2 april: dat was tegelijk de 150ste keer dat de brug in storting stond.

De reistijd op de A15 'haven uit' loopt vooral nog op in de avondspits. Het 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 wordt vanaf 2014 elk jaar gehaald, in 2019 met 97%. De gemiddelde reistijd op een werkdag was in 2019 29,5 minuten.



Voor een overzicht van te raadplegen bronnen voor het verkrijgen van nadere details kijkt u op pagina 86–87.

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 CONCENTRATIES FIJN STOF VOLDOEN OVERAL IN DE REGIO RIJNSMOND AAN DE EISEN. VOOR STIKSTOFDIOXIDE DALEN DE CONCENTRATIES. DE UITVOERING VAN DE OVEREENKOMST LUCHTKWALITEIT MAASVLAKTE 2 LIGT OP SCHEMA.**BEOOGDE RESULTATEN**

In het Afsprakenkader staat dat de effecten van het gebruik van Maasvlakte 2 moeten voldoen aan titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer. Bron- en effectgerichte maatregelen moeten verslechtering van de buitenluchtkwaliteit in overschrijdingsgebieden boven de wettelijke grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀ beperken. Veel maatregelen zijn vastgelegd in de Overeenkomst Luchtkwaliteit Maasvlakte 2 (OLMV2) en in regionale en gemeentelijke actieprogramma's.

1. ACHTERGROND EN NADERE UITLEG AFSpraak

In het eerste MER Bestemming uit 2007 zijn de gevolgen van het gebruik van Maasvlakte 2 op de luchtkwaliteit onderzocht. 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 Waterstaat (IenW), de gemeente Rotterdam, het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) en de havenmeester van Rotterdam. Mede door de autonome verbetering van de luchtkwaliteit voorspelde het MER Bestemming Maasvlakte 2 uit 2018 geen knelpunten meer.

2. VERANTWOORDELIJKHEDEN

Emissies van bedrijven en verkeer beïnvloeden de lokale luchtkwaliteit. In de (omgevings) vergunningen worden eisen gesteld aan de emissies van bedrijven. De provincie Zuid-Holland en de gemeente Rotterdam zijn hiervoor bevoegd gezag.

De transportsector is een grote veroorzaker van de uitstoot van NO_x en fijnstof. In het OLMV2 zijn daarom verschillende bronmaatregelen opgenomen voor het vracht- en scheepvaartverkeer. Ook is in de OLMV2 vastgelegd wie verantwoordelijk is voor welke maatregelen, wanneer die plaatsvinden en wie betaalt. Tot slot waren maatregelen ter bescherming van de luchtkwaliteit opgenomen in het Tracébesluit A15.

3. STAND VAN ZAKEN EN ONTWIKKELINGEN

Het Tracébesluit A15 (2010) voorzag in het plaatsen van luchtkwaliteitsschermen bij de tunnelmonden van de Botlektunnel en de Thomassentunnel. Uit het rapport Luchtonderzoek Maasvlakte 2 (de Effectprognose 2015) en de Monitoringstool NSL is gebleken dat bij de monden van deze tunnels in 2020 geen overschrijding van de wettelijke grenswaarden meer optreden. Het artikel over de plaatsing van luchtschermen is hierdoor komen te vervallen (derde addendum OLMV2, getekend in 2017). Ook het Tracébesluit A15 is aangepast.

Omdat het MER uit 2018 liet zien dat er aan de Europese normen wordt voldaan, zijn de oorspronkelijke maatregelen uit de OLMV2 niet meer opgenomen in het nieuwe bestemmingsplan Maasvlakte 2. Gemeente Rotterdam, HbR, DCMR en IenW evalueren samen de maatregelen van OLMV2. Het advies wordt na de zomer aan de PMR-partijen aangeboden. In dat kader wordt bepaald welke vigerende maatregelen worden beëindigd of gemotiveerd worden behouden. De maatregelen, die elk overigens een zelfstandig besluit kennen, zijn vooralsnog onverkort van kracht.

Eén van de maatregelen uit de OLMV2 was het instellen van een milieuzone: op 1 januari 2014 werd een verkeersbesluit van kracht dat inhield dat alle vrachtauto's met dieselmotor over een schone Euro VI motor moeten beschikken als ze Maasvlakte 1 en 2 opgaan. Gebleken is dat vrachtauto's dit besluit kunnen ontwijken door via andere routes dan de A15 naar de Maasvlakte te rijden. Het verkeersbesluit is daarom op 15 januari 2018 aangescherpt.

De gemeente Rotterdam is verantwoordelijk voor de handhaving van het verkeersbesluit. Handhaving vindt plaats via automatische camera-herkenning en fysieke controles. In de praktijk blijkt dat voornamelijk Nederlandse trucks zijn geregistreerd en via camera-monitoring gecontroleerd worden. Dit komt omdat andere landen, ondanks verzoeken van de gemeente Rotterdam, niet de benodigde voertuiggegevens ter beschikking stellen. Fysieke controles vinden maar weinig plaats.

Sinds 2010 geldt in de hele haven op openbare ligplaatsen met walstroomvoorzieningen een generatorverbod voor binnenvaartschepen. Eind 2020 krijgt Rotterdam de eerste walstroomvoorziening voor grote zeeschepen. Smart Infrastructure realiseert de voorziening voor Eneco Heat & Industrials en HbR op de Landtong Rozenburg. Het is de bedoeling dat later ook andere terminals in de haven walstroom gaan afnemen.

In januari 2020 hebben 45 gemeenten, 9 provincies en het Ministerie van IenW het Schone Lucht Akkoord getekend. Partijen stellen als gezamenlijk doel om in 2030 minimaal 50% gezondheidswinst te realiseren ten opzichte van 2016. In het Schone Lucht Akkoord staan maatregelen voor de sectoren wegverkeer, landbouw, scheepvaart, industrie en huishoudens. Ook wordt de bijdrage van de luchtvaart en de bijbehorende gezondheidseffecten in beeld gebracht.

4. FEITELIJKE RESULTATEN

De twee containerterminals op Maasvlakte 2 rapporteren sinds 2015 over hun emissies van NO_x en PM_{10} . Omdat beide containerterminals met elektrisch materieel werken, zijn de emissies gering. Dit blijkt uit onderstaande getallen:

Jaar	Terminals MV2	NO_x	PM_{10}
2015	emissie (kg)	1.068	38
2016	emissie (kg)	1.709	57
2017	emissie (kg)	2.386	126
2018	emissie (kg)	2.648	134
2019	emissie (kg)	2.543	109

Emissies NO_x en PM_{10} van terminals Maasvlakte 2.

De luchtkwaliteit in Rijnmond is de afgelopen 10 jaar licht verbeterd. De jaargemiddelde concentraties van NO_2 en fijnstof dalen gestaag. De grenswaarde voor de PM_{10} -concentratie wordt sinds 2018 nergens meer overschreden; de norm voor NO_2 alleen nog langs enkele drukke wegen in het centrum van Rotterdam.

In 2019 scoorden 4.309 scheepsbezoeken aan de Rotterdamse haven (16%) voldoende punten op de zogenaamde Environmental Shipping Index (ESI). ESI is een certificaat dat per 1 januari 2011 wordt verstrekt door het World Ports Climate Initiative van de International Association for Ports and Harbors, een belangenbehartiger van circa 200 havens over de gehele wereld. De index geeft de milieuprestatie van schepen weer op het gebied van luchtverontreiniging: de uitstoot van NO_x en SO_x . Schepen die beter presteren dan de wettelijke norm worden beloond met een korting op het havengeld. De korting wordt verdubbeld wanneer schepen daarnaast een lage NO_x -uitstoot hebben, bijvoorbeeld door het gebruik van LNG als brandstof of grote katalysatoren.

Naast de ESI geeft de haven van Rotterdam ook korting op het havengeld aan schepen die in het bezit zijn van een 'Green Award'. Green Award is een certificaat voor schepen en rederijen die extra hebben geïnvesteerd in veiligheid en milieuprestaties.



Voor een overzicht van te raadplegen bronnen voor het verkrijgen van nadere details kijkt u op pagina 86–87.

infoblad 18&19

PEILDATUM: 01-07-2020

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 geluidbelasting, zoveel mogelijk te beperken. Het beoogde resultaat van afspraak 18 is dat geluid afkomstig van 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 blijven.

THEMA BESTEMMING, SUBTHEMA BEPERKING NEGATIEVE EFFECTEN OP DE OMGEVING

SUBDOEL GELUID BLIJFT BINNEN DE GELUIDSCONTOUR

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

TOELICHTING DE BEREKENDE GELUIDSPRODUCTIE VAN DE BEDRIJVEN OP MAASVLAKTE 2 VALT RUIM BINNEN DE ZONECONTOUR. OOK HET GELUID LANGS DE RIJKSWEG A15 BIJ DE MAASVLAKTE VOLDOET AAN DE NORM.

1. ACHTERGROND EN NADERE UITLEG AFSpraak

Het bestemmingsplan Maasvlakte 2 maakt activiteiten mogelijk die geluidbelasting en geluidhinder kunnen veroorzaken. Geluidbelasting 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 geluidgevoelige objecten, zoals woningen.

Het MER Bestemming Maasvlakte 2 (2007) concludeerde dat het aantal woningen met een te hoge geluidbelasting door industrielawaai niet significant zal toenemen. Ook bleek dat er geen woningen zullen zijn waar de geluidbelasting 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 geluidbelaste oppervlak in het stiltegebied van Voornes Duin.

2. VERANTWOORDELIJKHEDEN

Geluidmaatregelen bij individuele bedrijven op Maasvlakte 2 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 er verschillende mogelijkheden: brongerichte maatregelen (minder vrachtauto's, stillere banden) 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 geluidbelasting langs wegen beperkt worden. Effectgerichte maatregelen komen voor rekening van de wegbeheerder.

In 2012 trad nieuwe geluidwetgeving in werking (SWUNG-1), via een nieuw hoofdstuk in de Wet milieubeheer. Daarbij zijn geluidproductieplafonds (GPP's, maximale geluidbelasting) langs rijks- en spoorwegen vastgelegd. SWUNG-1 is bedoeld om omwonenden van infrastructuur beter te beschermen tegen een geleidelijke toename van geluid. Rijkswaterstaat is, als rijkswegbeheerder, verantwoordelijk voor de monitoring en handhaving van de plafonds langs rijkswegen; ProRail is dat voor het spoor.

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 geluidruimte binnen een zone effectief worden verdeeld en beheerd. Ook uit berekeningen in het MER uit 2018 blijkt dat de verdere invulling van Maasvlakte 2 past binnen de bestaande geluidzone.

Voor weg- en spoorwegverkeer geldt dat vanaf 1 juli 2012 de nieuwe wetgeving van kracht is. Sindsdien rapporteren RWS en ProRail jaarlijks over de naleving van de GPP's langs rijks- en spoorwegen. Op Maasvlakte 2 zelf zijn geen gevoelige bestemmingen gepland.

4. FEITELIJKE RESULTATEN

Op 1-1-2020 lag de geluidbelastingscontour van de bedrijven op Maasvlakte 2 ruim binnen de toegestane geluidszone. Om de vastgestelde grenswaarden te bewaken, is om praktische redenen een aantal referentiepunten gekozen voor die bewaking. Deze referentiepunten worden zonebewakingspunten genoemd en worden gemonitord met behulp van I².

De onderstaande tabel geeft de I²-resultaten weer voor zonebewakingspunten in de nabijheid van Maasvlakte 2 op 1 januari 2020.

Omschrijving	Berekende actuele waarden Etmaal	Grenswaarden Etmaal
Brielse Gatdam	38,7	50,0
Oostvoornse Meer	39,1	50,0
Voornse Meerover	38,1	50,0
Splitsingsdam (Hoek van Holland)	36,9	50,0

De actuele geluidbelasting vanwege alle bedrijvigheid op Maasvlakte 2 op de zonebewakingspunten is lager dan de grenswaarde.

De GPP-rapportage over 2018 liet zien dat op het traject Maasvlakte-Vaanplein niet overal aan de GPP's werd voldaan. Op twee plekken was sprake van een overschrijding.

- A4/A15 Knooppunt Benelux. Op de A15 westelijk van Vaanplein tot Waalhaven-Zuid was sprake van een overschrijding die werd veroorzaakt doordat er meer verkeer op de parallelwegen en toe- en afritten van de A15 rijdt dan verwacht.
- A15 ter hoogte van de Dintelhavenbrug is een nalevingsknelpunt waarbij één GPP werd overschreden.

Rijkswaterstaat dient een procedure te starten om de plafonds te wijzigen, dit in combinatie met een onderzoek naar mogelijk doelmatige maatregelen. Tot heden is er door Rijkswaterstaat nog geen verzoek ingediend bij het verantwoordelijke bureau, Bureau Sanering Verkeerslawaaai, om de GPP's aan te passen.

De rapportage over 2018 van de hoofdspoorwegen laat zien dat op Maasvlakte 1 meerdere overschrijdingen van de GPP's zijn. ProRail en Rijkswaterstaat doen onderzoek naar mogelijke doelmatige maatregelen. Waar fysieke maatregelen niet doelmatig zijn, zal een procedure tot het wijzigen van de productieplafonds gestart moeten worden.

De DCMR heeft in 2019 in totaal 1.501 meldingen binnen gekregen over laagfrequent geluid (LFG). Veel van deze meldingen komen van woningen gelegen rondom de Maasvlakte. Het aanwijzen van een bron voor dit geluid blijkt in de praktijk erg lastig. Een mogelijke bron van dit brommende geluid zijn de bedrijfsprocessen van de industrie en schepen (generatoren) gelegen in de haven. Het aanbieden van walstroomvoorzieningen kan een mogelijke oplossing zijn voor laagfrequente geluidhinder (zie ook infoblad 16).



Voor een overzicht van te raadplegen bronnen voor het verkrijgen van nadere details kijkt u op pagina 86–87.

THEMA BESTEMMING, SUBTHEMA BEPERKING NEGATIEVE EFFECTEN OP DE OMGEVING

SUBDOEL EXTERNE VEILIGHEID (EV) WORDT ZOVEEL MOGELIJK GEWAARBORGD

OMSCHRIJVING BIJ DE VESTIGING VAN BEDRIJVEN MET EEN RISICOCONTOUR OP MAASVLAKTE 2 WORDT GETOETST AAN DE VASTGESTELDE VEILIGHEIDSCONTOUR EN WORDT EEN VERANDERING VAN HET GROEPSRISICO VERANTWOORD.

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. DE RISICOCONTOUREN VAN INDIVIDUELE BEDRIJVEN LIGGEN BINNEN DE VEILIGHEIDSCONTOUR. TEN AANZIEN VAN GROEPSRISICO ZIJN ER GEEN KNELPUNTEN.

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 het transport van gevaarlijke stoffen.

Bij externe veiligheid spelen twee begrippen een rol: het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Voor het PR is een grenswaarde van 10^{-6} (kans op een dodelijk ongeval van 1 op de miljoen) vastgelegd die bij "kwetsbare objecten". Deze grenswaarde mag niet overschreden worden. Een overschrijding bij "beperkt kwetsbare objecten" is toegestaan mits dat goed gemotiveerd wordt. Na vaststelling van de bestemmingsplannen voor Maasvlakte 1 en 2 is er een veiligheidscontour rond deze gebieden vastgesteld, op basis van artikel 14 van het Bevi (Besluit externe veiligheid inrichtingen). Risicocontouren van individuele bedrijven / installaties moeten binnen deze veiligheidscontour blijven.

Voor het GR bestaat geen wettelijke grenswaarde, maar een oriëntatiewaarde. Bij de beoordeling van het groepsrisico kan het bevoegd gezag gemotiveerd afwijken van deze oriëntatiewaarde.

2. VERANTWOORDELIJKHEDEN

De provincie Zuid-Holland en de gemeente Rotterdam hebben de veiligheidscontour Maasvlakte 1 en 2 vastgesteld. De gemeente Rotterdam is verantwoordelijk voor het bestemmingsplan Maasvlakte 2 en de daarin opgenomen voorwaarden voor externe veiligheid. 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 de bezoekers van het intensieve recreatiestrand, de werknemers op het bedrijventerrein, de bezoekers van FutureLand en de bewoners van de omliggende kernen.

In februari 2014 hebben de provincie Zuid-Holland en de gemeente Rotterdam één veiligheidscontour voor Maasvlakte 1 en 2 samen vastgesteld. Die contour fungeert als kader voor zowel vergunningverlening als voor toetsing van ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving. 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 is – hoewel formeel gezien geen kwetsbaar object – buiten de veiligheidscontour van Maasvlakte 2 gehouden. De reden hiervoor was dat de ontsluitingen van het strand beperkt zijn, en de bezoekers hierdoor als "onvoldoende zelfredzaam" aangemerkt zijn. Het extensieve strand, geen kwetsbaar object valt wel binnen de veiligheidscontour.

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 waar ruimte gereserveerd is voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. 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 2 is externe veiligheid stevig verankerd in de planvorming. De PR-contouren van de bedrijven op Maasvlakte 2 overschrijden de veiligheidscontour niet. Het intensieve recreatiestrand is daarmee gevrijwaard van ontoelaatbare risico's.

Uit berekeningen in het MER 2018 blijkt dat er binnen het bestemmingsplangebied geen overschrijdingen van het groepsrisico zijn. Buiten het plangebied blijft het groepsrisico onder de zogenoemde oriëntatiewaarde, zodat voldaan wordt aan het groepsrisicobeleid. Voor het recreatiestrand geldt dat het groepsrisico aanvaardbaar is zolang het aantal bezoekers niet groter dan 10.000 per dag wordt. Tijdens tellingen op warme zomerdagen in 2019 zijn er maximaal 6.440 personen geteld op het recreatiestrand.

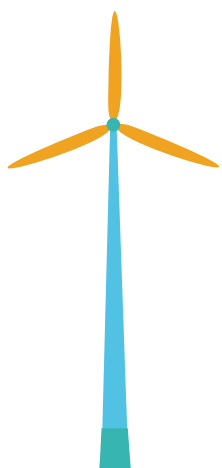
Uit het meest recente verslag over de werking van Basisnet (over 2018) blijkt dat voldaan wordt aan de maximale hoeveelheden uit het Basisnet voor het wegvervoer. Het vastgestelde risicoplafond wordt dan ook niet overschreden. Hetzelfde geldt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor en over water.



FutureLand (BRON: DUTCH DRONE COMPANY/HBR)

Op de scheidslijn van Maasvlakte 1 en Maasvlakte 2 is het informatiecentrum FutureLand gevestigd. FutureLand is in het besluit tot vaststelling van de veiligheidscontour rondom het industrieterrein Maasvlakte 1 en 2 gekwalificeerd als kwetsbaar object zonder functionele binding door de karaktereigenschappen en bezoekersaantallen van de educatieve voorziening. Doordat FutureLand als kwetsbaar object is gekwalificeerd, brengt dit gebruiksbepalingen met zich mee voor de omgeving. In de veiligheidscontour is FutureLand als een tijdelijke binnencontour (donut) opgenomen.

Op de plek van FutureLand geldt het Bestemmingsplan Servicehaven Maasvlakte. Het gebied heeft een bestemming Bedrijventerrein-haven gekregen. Om ontwikkeling van de haven en industrie rondom het huidige FutureLand mogelijk te maken wordt overwogen om, op een andere plek, een permanent informatiecentrum te bouwen in de vorm van een Havenervaringcentrum (HEC). FutureLand zal daar onderdeel van worden. Een HbR-projectteam doet nader onderzoek naar de te volgen procedures om een nieuwe locatie mogelijk te maken. Het streven is om begin 2024 het HEC op de nieuwe locatie te openen. Op dit moment vormen de feitelijke huidige activiteiten in de omgeving van FutureLand nog geen knelpunten.



Voor een overzicht van te raadplegen bronnen voor het verkrijgen van nadere details kijkt u op pagina 86–87.

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** VANUIT MAASVLAKTE 2 WORDT GEEN KOELWATER GELOOSD.

DE NORMEN VOOR DE CHEMISCHE WATERKWALITEIT WORDT O.A. VOOR KOPER EN BENZO(A)PYREEN OVERSCHREDEN. DEZE OVERSCHRIJDINGEN BESTONDEN AL VOOR DE INGEBRUIKNAME VAN MAASVLAKTE 2 EN ZIJN DAAROM NIET (GEHEEL) TOE TE SCHRIJVEN AAN HET GEBRUIK VAN 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 mede beïnvloed door de toename van bedrijfsmatige activiteiten en de daarmee gepaard gaande toename van de scheepvaart. Het MER Bestemming 2018 voorspelde dat het aantal verontreinigende stoffen gelijk blijft, maar de concentraties van verontreinigende stoffen toe zullen nemen. In het MER was specifieke aandacht voor de parameters koper, PAK en zink.

De thermische kwaliteit van het water wordt beïnvloed door warmwaterlozingen. Door de uitbreiding van de energiecentrales op Maasvlakte 1 neemt 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. De ecologische betekenis van havenbekkens is betrekkelijk klein, maar de lozingen zouden tot een significant hogere watertemperatuur en ongewenste algenbloei kunnen leiden.

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

Oorzaken voor het ontstaan van een waterverontreiniging in de haven van de Maasvlakte zijn zeer divers: door (foutief) menselijk handelen, een (incorrect) bedrijfsproces of simpelweg een verontreiniging die niet is ontstaan in de haven van de Maasvlakte, maar die door de stroming in de haven terecht is gekomen.

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 nieuwe centrale van Uniper (voorheen E.ON) loost zijn koelwater op het havenbekken van Maasvlakte 2 (de Prinses Margriethaven). Power Plant Rotterdam B.V. (voorheen Engie) loost op het havenbekken van Maasvlakte 1. De oude kolencentrale van Uniper uit 1973 is per 1 juli 2017 gesloten.

Rijkswaterstaat beschouwt het meetpunt Maassluis als maatgevend voor het stroomgebied van de Nieuwe Waterweg. Nadeel van dit meetpunt Maassluis is dat er geen directe relatie

te leggen is tussen de metingen en de ontwikkelingen op Maasvlakte 2. De relatie tussen de ontwikkelingen op Maasvlakte 2 en het meetpunt Beerkanaal is sterker dan bij Maassluis, maar er worden op dit punt minder stoffen gemeten.

4. FEITELIJKE RESULTATEN

De bedrijfsactiviteiten op Maasvlakte 2 zijn in 2015 gestart. Er zijn geen bedrijven gevestigd op Maasvlakte 2 die koelwater lozen. Op Maasvlakte 1 zijn wel bedrijven die hun koelwater lozen op de havenbekkens van Maasvlakte 2. Het totaal aan warmtelozingen op de havenbekkens van Maasvlakte 2 die de vergunningen toestaan, bedroeg in 2019 1.790 MW. De daadwerkelijke lozingen waren in 2019 lager dan de vergunde, namelijk 1.120 MW. Voor de beoordeling van PAK's als groep wordt getoetst op B(a)P (benzo(a)pyreen). B(a)P werd in 2019 op het meetpunt Maassluis aangetroffen in concentraties boven de (aangepaste) norm. Deze overschrijding bestond echter al voor de ingebruikname van Maasvlakte 2. De concentraties van zink blijven, zowel voor als na de ingebruikname van Maasvlakte 2, onder de norm. De concentratie koper fluctueert al jaren rond de norm. In 2019 voldeed de concentratie.

Stof	Norm µg/l	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Zink	5,56*	3,3	5,1	4,93	3,71	3,90	3,32	4,56
Koper	1,49*	1,8	1,7	2,04	1,49	1,74	1,61	1,38
B(a)P	0,00017	0,00305	0,00261	0,00391	0,00245	Geen gegevens	0,00221	0,00200

* de norm is gecorrigeerd voor achtergrondconcentratie en saliniteit (zoutgehalte).

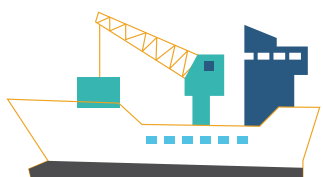
De gemeten watertemperatuur voldeed van 2011 tot en met 2019 bij de meetpunten Maassluis en Beerkanaal aan de norm.

In de havens van Maasvlakte 2 werden in 2019 acht waterverontreinigingen geregistreerd. De grootste morsing vond plaats in januari op het Yangtzekanaal en had een omvang van 200 liter olie. Deze oliemorsing is in zijn geheel opgeruimd. De zeven overige morsingen hadden een omvang van 30 liter of minder en zijn niet opgeruimd.



Shoreliner plastic waste catcher (BRON: HBR)

Een grote bron van watervervuiling in de Rotterdamse haven betreft de plastic vervuiling. In de Rotterdamse haven, de 2e Petroleumhaven, is in 2018 een pilot uitgevoerd met de 'Shoreliner' om drijfvuil in het water te verminderen. Dit systeem, ontwikkeld voor het Havenbedrijf, vangt drijfvuil af voordat het de zee bereikt. Het systeem bestaat uit een lange drijvende arm die parallel aan de kade in het water ligt. Onder de arm hangt een filterdoek tot een halve meter in het water. Door gebruik te maken van de stroming wordt het drijfvuil in de richting van een opvangfuij aan het einde van de arm gestuurd. De 'Shoreliner' is in 2018 verkozen tot meest duurzame havenproject van Rotterdam.



Voor een overzicht van te raadplegen bronnen voor het verkrijgen van nadere details kijkt u op pagina 86–87.

5 THEMA NATUURCOMPENSATIE



ALGEMEEN

Aanleg, aanwezigheid en gebruik van Maasvlakte 2 hebben volgens de Passende Beoordeling (PB, 2007) mogelijk negatieve effecten op de beschermde natuurgebieden Voordelta, Voornes Duin en Solleveld & Kapittelduinen. Deze gebieden zijn op grond van de Europese Vogel- en 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 wanneer een project significant negatieve effecten op beschermde habitats of soorten in Natura 2000-gebieden kan veroorzaken.

In de PB zijn de mogelijke effecten van de aanleg, aanwezigheid en het gebruik van Maasvlakte 2 beoordeeld. Op basis daarvan is de compensatieopgave bepaald. Deze compensatieopgave is vastgelegd in de Wnb-vergunning die het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) in 2008 heeft verleend aan het Havenbedrijf Rotterdam (HbR), voor de aanleg en aanwezigheid van de landaanwinning (inclusief onderhoud zeekering en compensatie). Aan deze vergunning is ook de verplichting tot het realiseren van de benodigde duincompensatie verbonden.

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

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

De Natuurcompensatie Voordelta compenseert het (worst case) voorspelde verlies van een stuk ondiepe zee met permanent overstroomde zandbanken (habitattype 1110B) en foerageergebied van een aantal vogelsoorten. De infobladen 24



en 25 gaan hierover. Infoblad 24 gaat in op het behoud en herstel van H1110B. Infoblad 25 behandelt de compensatie voor zwarte zee-eend, grote stern en visdief.

De Duincompensatie Delflandse Kust compenseert de (worst case) voorspelde mogelijke negatieve effecten van het gebruik van Maasvlakte 2 op Voornes Duin en Solleveld & Kapittelduinen, als gevolg van een te verwachten toename van stikstofdepositie. De infobladen 26 en 27 hebben betrekking op de ontwikkeling van duingraslanden (habitattype 2130, infoblad 26) en vochtige duinvalleien (habitattype 2190, infoblad 27). In deze laatste dient één standplaats van de groenknolorchis tot ontwikkeling te komen.

BESTUURLIJK JURIDISCH KADER

De basis voor het thema Natuurcompensatie wordt gevormd door de Wet natuurbescherming, de PKB PMR 2006 (in het bijzonder de Beslissingen van Wezenlijk Belang 14, 15, 16 en 18²) en de Uitwerkings-overeenkomst deelproject Landaanwinning (UWO Landaanwinning) inclusief Toetskader.

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

² Bwb 17 zag op de compensatie van het in de PKB veronderstelde kwaliteitsverlies van de zeereep op Voorne en Goeree, door realisatie van een nieuwe zeereep bij de Brouwersdam. De PB liet zien dat door de uiteindelijke gekozen variant (Doorsteekalternatief) dit kwaliteitsverlies niet op zou treden en de zeereepcompensatie daarom niet nodig was.

In de Passende Beoordeling zijn de mogelijke negatieve effecten van de aanleg, aanwezigheid en het gebruik van Maasvlakte 2 op de beschermde Natura 2000-gebieden, beoordeeld.



De Wnb-vergunning verplicht het Havenbedrijf onder andere een monitoringsplan op te (doen) stellen, ter goedkeuring aan het bevoegd gezag voor te leggen en jaarlijks te rapporteren. In de UWO is overeengekomen dat de rijksoverheid de natuurcompensatie (naar eigen inzicht) realiseert, beheert, onderhoudt en monitort. De ministeries van LNV en IenW (Rijkswaterstaat) geven hier in afstemming met HbR invulling aan.

Het toezicht in de Voordelta op de uitvoering van de natuurcompensatiemaatregelen wordt afgestemd in de Kerngroep Handhaving Voordelta. Daarin zitten de Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid (regisseur), de Regionale Uitvoeringsdienst Zeeland, Rijkswaterstaat Zee en Delta, de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit, het Kustwachtcentrum en het Openbaar Ministerie. Bij het toezicht gaat het niet alleen om repressieve handhaving, maar ook om het voorkómen van overtredingen door een goede inrichting, markering van de (rust-)gebieden en communicatie via maatschappelijk overleg, informatiepanelen, folders en website.

MAATREGELEN NATUURCOMPENSATIE VOORDELTA

In het aanwijzingsbesluit Voordelta staat dat de voor de natuurcompensatie benodigde maatregelen opgenomen worden in het beheerplan Voordelta. De juridische werking wordt gerealiseerd met toegangsbeperkingsbesluiten (TBB's). Het Ministerie van LNV heeft in 2008 twee TBB's ingesteld: in het TBB Bodembeschermingsgebied Voordelta is een 29.836 hectare groot bodembeschermingsgebied (BBG) aangewezen, waarbinnen de boomkorvisserij (gericht op platvis) 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 vogels (zwarte zee-eend, grote stern en visdief) aangewezen. De compensatiemaatregelen zijn, samen met de reguliere Natura 2000-maatregelen, opgenomen in het Natura 2000-Beheerplan Voordelta en hebben zelfstandig rechtskracht door de toegangsbeperkingsbesluiten. Het tweede Beheerplan Voordelta 2015-2021 is op 30 maart 2016 in werking getreden.



Uit de evaluatie NCV (2013) bleek dat de ligging van de rustgebieden voor de zwarte zee-eend niet optimaal was. In oktober 2016 heeft het Rijk daarom een aangepast TBB voor de Bollen van de Ooster en de Bollen van het Nieuwe Zand vastgesteld. Dit besluit werd op 1 november 2016 van kracht. In het nieuwe TBB zijn de visserijbeperkingen vergroot en de begrenzing uitgebreid naar gebieden waar zwarte zee-eenden werkelijk foerageren. Een deel van het rustgebied Bollen van het Nieuwe Zand is het hele jaar volledig gesloten voor alle vormen van bodemberoerende visserij. Als compensatie richting de visserijsector is de toegankelijkheid voor garnalenvisserij in het TBB-gebied Bollen van de Ooster verruimd. De sluitingsdatum van dat rustgebied is verschoven van 1 november naar 15 december. De visserijsector heeft niettemin beroep aangetekend tegen de uitbreiding van deze rustgebieden. Op 29 november 2018 heeft de Rechtbank Midden-Nederland dit beroep gegrond verklaard en het nieuwe TBB vernietigd. Daardoor zijn de (beperkte) begrenzing van de rustgebieden en ruimere gebruiksmogelijkheden voor de visserij uit 2008 weer van kracht geworden. De Staat is tegen deze uitspraak in beroep gegaan. Op 8 oktober 2019 liet de Raad van State weten dat de zitting voorzien was voor eind maart 2020, maar deze is vertraagd door de Corona-maatregelen van het kabinet.

De toename van zeegaande recreatie en de mogelijke verstoring van de compensatiesoorten die dat met zich meebrengt, is een aandachtspunt. Vooral kitesurfen vanaf het Slufterstrand krijgt daarbij aandacht. Vanaf 2015 wordt deze populaire kitesurfplek toegestaan door de gemeente Rotterdam. In het Beheerplan Voordelta is voor de Hinderplaat en de Slikken van Voorne een proefperiode van 3 jaar (2015-2017) opgenomen. Gebleken is

dat momenteel vooral strandwandelaars de vogels verstoren.

Het Europese verbod op de pulsvisserij van april 2019 heeft nog niet geleid tot een terugkeer van de boomkorvisserij in de Voordelta (in het deel buiten het BBG). Vanaf 1 juli 2021 is dit verbod voor alle vissers van kracht. Gezien de hogere brandstofkosten bij de boomkorvisserij ten opzichte van de pulsvisserij wordt de dicht bij de kust gelegen Voordelta mogelijk opnieuw een aantrekkelijk visgebied. Een verzoek van de visserijsector om de boomkor in beschermde natuurgebieden te vergunnen is onder druk van de natuurorganisaties vooralsnog ingetrokken.

MONITORING NATUURCOMPENSATIE VOORDELTA

De effecten van de compensatiemaatregelen in de Voordelta worden gemonitord volgens het vastgestelde MEP-NCV (zie ook hoofdstuk 2). In de periode 2004-2007 is een nulmeting uitgevoerd. Tussen 2009-2013 (tegelijk met de aanleg van Maasvlakte 2) vond de eerste fase van de monitoring, gericht op het vaststellen van het effect van de compensatiemaatregelen. In 2013 is een eerste evaluatie Natuurcompensatie Voordelta uitgevoerd, tegelijk met de evaluatie van het eerste Beheerplan Voordelta. Hoewel de monitoring een schat aan nieuwe kennis opleverde, kon geen eenduidige conclusie over de effectiviteit van het BBG getrokken worden. Duidelijk was dat één enkele parameter (biomassa van bodemdieren) niet volstond om te kunnen vaststellen of de compensatiemaatregelen leiden tot de voorgeschreven kwaliteitsverbetering in het BBG. Daarom worden sinds 2013 ook andere, sinds de aanvang van het onderzoek gemeten parameters meegenomen in de beoordeling, zoals biodiversiteit, aanwezigheid van typische soorten en

Door de uitspraak van de rechtbank Midden-Nederland is de oude begrenzing van de rustgebieden voor de zwarte zee-eend weer van kracht.





andere kenmerken van een goede structuur en functie.

De tweede fase van de monitoring is begin 2016 van start gegaan op basis van een door het bevoegd gezag geaccrediteerde aanpassing in de monitoringopzet. Deze tweede fase is uitgevoerd door een consortium bestaande uit Wageningen Marine Research (WMR) en Deltares, met diverse marktpartijen als onderaannemers en is in juni 2020 afgesloten met een concept-eindrapportage. Parallel aan het MEP-onderzoek zijn in de loop van de tijd enkele andere onderzoeken uitgevoerd, om langs meerdere sporen een beeld van de in het gebied spelende processen en inzicht in het effect van de genomen maatregelen te kunnen verkrijgen.

In 2020 wordt opnieuw over de effectiviteit van de compensatiemaatregelen gerapporteerd. Daarbij wordt voor het eerst de volledige set verzamelde gegevens (2004-2019) betrokken. Het consortium heeft in juni 2020 de Eindrapportage Monitoring-en Onderzoeksprogramma Natuurcompensatie Voordelta in concept afgerond. De betekenis van het onderzoeksrapport van het consortium voor de opvolging van de vergunning is nog niet door HBR en LNV beoordeeld.

De onderzoekers concluderen dat de maatregel (BBG) niet heeft geleid tot het beoogde doel, namelijk vermindering van de bodemberoering door visserij in het Bodembeschermingsgebied om zo een verbetering van de kwaliteit van habitat H1110B te bereiken. Ten eerste blijkt dat er al voordat de beschermingsmaatregel van kracht werd nog nauwelijks met wekkerketteringen gevist werd in het BBG. Ten tweede liep deze visserijvorm ook in het referentiegebied al in het begin van de onderzoeksperiode hard terug. Ten derde

nam in de jaren daarop de garnalenvisserij in de Voordelta sterk toe, en dan vooral in het BBG, waar deze vorm van visserij niet verboden was. Kortom, de visserijdruk en daarmee de bodemberoering namen juist toe in het beschermingsgebied en af in het referentiegebied.

Omdat de onderzoekers de vraag of de instelling van het BBG het gewenste resultaat op heeft geleverd met 'nee' hebben beantwoord, werken HbR, lenW en LNV aan een dialoog met de belangrijkste stakeholders (NMO en visserij). Doel van de dialoog is om in 2020 gezamenlijk afspraken te maken over vervolgstappen. Zowel de NMO als de visserij neemt deel aan de dialoog, gebaseerd op een vooraf afgesproken proces. De dialoog is gestart en was op de peildatum van deze rapportage in de fase van kennisnemen van de feitelijke onderzoeksresultaten.

Voor wat betreft de compensatie voor de vogels (zwarte zee-eend, grote stern en visdief) concluderen de onderzoekers dat het effect van Maasvlakte 2 minder groot is gebleken dan vooraf was ingeschat. Voor beide sterns is na de aanleg geen negatieve trend in aantallen en broedsucces gevonden, wat erop duidt dat de voedselbeschikbaarheid voor deze soorten op orde is. De rustgebieden worden gebruikt, maar door de grote variatie binnen en tussen jaren in het gebruik konden er geen conclusies over de effectiviteit getrokken worden. Voor de zwarte zee-eend is uit het onderzoek gebleken dat er in feite geen reden was voor compensatie voor deze soort. Het gebied waar Maasvlakte 2 is gekomen functioneerde niet of nauwelijks als voedsel- of rustgebied voor deze soort.

MAATREGELN DUINCOMPENSATIE

Om de effecten van stikstofuitstoot op bestaande duingebieden als gevolg

Het beheer van Spanjaards Duin is vooral gericht op het beperken van de verstuivingsdynamiek.

van het gebruik van Maasvlakte 2 te compenseren, heeft Rijkswaterstaat in 2009 een ca. 42 hectare groot nieuw duingebied aangelegd aan de Delflandse kust, tussen Ter Heijde en Hoek van Holland. In het gebied moeten 9,8 hectare grijs duin (H2130), 6,1 hectare vochtige duinvallei (H2190) en één vindplaats van de groenknolorchis gerealiseerd worden.

Stichting het Zuid-Hollands Landschap (ZHL) beheert het gebied sinds 2010 (onder de naam Spanjaards Duin) 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. Het beheer richtte zich aanvankelijk op het stimuleren van natuurlijke processen om zo de gewenste habitats te laten ontstaan. Om de ontwikkeling te versnellen, is met diverse maatregelen (aanplanten en verwijderen helm, afgraven valleibodem – zie infoblad 27) bijgestuurd. Het beheer is nu vooral gericht op het beperken van de verstuivingsdynamiek, om te voorkomen dat in de vallei opnieuw duinvorming optreedt, en in andere delen van het gebied zich de soorten van het habitatype grijs duin kunnen vestigen. Daarnaast bestaat het beheer uit het onderhouden van de afrastering rond het gebied en het verwijderen van duindoorn.

Figuur 6. Ligging van het bodembeschermingsgebied en de rustgebieden in de Voordelta



Het rietpootexperiment (gestart in 2016), dat tot doel had de ontwikkeling van duingrasland (H2130) te stimuleren door de verstuiwingsdynamiek te verlagen is in 2019 geëvalueerd. Het experiment had niet het beoogde resultaat en zal – in de uitgevoerde vorm – geen vervolg krijgen. Andere maatregelen om de vegetatie-ontwikkeling te bespoedigen worden overwogen.

Op 3 mei 2017 heeft het Ministerie van LNV de voorlopige aanwijzing van Spanjaards Duin als Natura 2000-gebied (uit 2011) omgezet in een definitieve aanwijzing. Vanaf dat moment maakt het gebied onderdeel uit van het Natura 2000-gebied Solleveld & Kapittelduinen. De compensatieopgaven zijn opgenomen in de instandhoudingsdoelen voor Solleveld & Kapittelduinen. In de nieuw aangelegde duinenrij van Spanjaards Duin hebben zich nieuwe witte duinen (H2120) ontwikkeld. Het habitatype witte duinen is geen onderdeel van de compensatieopgave, maar wel als instandhoudingsdoel opgenomen in het aanwijzingsbesluit. Door de toegenomen verstuiwingsdynamiek heeft ook de oude zeereep een natuurlijker aanzien gekregen en is in het aangrenzende gebied nieuw grijs duin ontstaan.

In juli 2018 heeft de provincie Zuid-Holland een nieuw Natura 2000-beheerplan voor het gebied vastgesteld, voor de periode 2018-2023. Daarin zijn de compensatieopgave en de uit te voeren beheermaatregelen opgenomen.

MONITORING DUINEN EN DUINCOMPENSATIE

In het kader van het MEP Natuurcompensatie Spanjaards Duin (zie hoofdstuk 2) wordt onderzocht of de juiste milieucondities voor de ontwikkeling van de beoogde habitats ontstaan en of de kenmerkende vegetatie zich ontwikkelt. ZHL voert de monitoring uit, samen met

Deltares, TU Delft en onderzoeksbureaus. Ook de mogelijke verstoring door bebouwing op het strand (strandhuisjes) wordt gevolgd. In Spanjaardsduin was de te compenseren vegetatie op het moment van oplevering van de landaanwinning in 2013 nog niet aanwezig. De ontwikkeling van deze vegetatie heeft tijd nodig.

Tussen 2010 en 2016 is in het kader van het MEP Duinen (zie hoofdstuk 2) ook uitgebreid gemonitord in de bestaande duinen tussen Goeree en Solleveld. Deze monitoring richtte zich op het in beeld brengen van de bestaande situatie en de eventuele effecten van het gebruik van Maasvlakte 2 (veranderingen in stikstofdepositie en habitatkwaliteit). De verantwoordelijkheid daarvoor is in 2017 van het MEP Duinen overgeheveld naar de gemeente Rotterdam, als bevoegd gezag voor het MEP Bestemming Maasvlakte 2. Van 2010 tot en met 2016 is in de bestaande duingebieden (de duingebieden van Goeree, Voorne en Solleveld & Kapittelduinen) de depositie van stikstof (stikstofoxiden en ammoniak) gemonitord. De metingen gaven een goed beeld van de ruimtelijke verschillen in stikstofdepositie in het veld en de variatie van jaar tot jaar. Op de meeste meetstations werd de KDW (Kritische Depositie Waarde) voor kwetsbare duinhabitattypes ruim overschreden. De stations ten noorden van de Nieuwe Waterweg gaven daarbij hogere waarden dan die ten zuiden ervan. Vanaf begin 2015 zijn de eerste bedrijven actief op Maasvlakte 2 en is er sprake van daadwerkelijk gebruik. Deze activiteiten gaven, conform de verwachting, in het veld geen tot Maasvlakte 2 herleidbaar signaal in de gemeten concentratie- en (daaruit berekende) depositieniveaus. De conclusie uit het ECN-rapport over de depositiemetingen was dat het vrijwel onmogelijk is om op basis van metingen een betrouwbaar beeld te krijgen over de

“ Ondanks de ruime dimensionering en tijdige realisatie van de duincompensatie is de vergunbaarheid van nieuwe bedrijven op Maasvlakte 2 complex gebleken. ”

bijdrage van Maasvlakte 2 aan de totale stikstofdepositie. De metingen in het kader van Maasvlakte 2 zijn daarom eind 2016 beëindigd. Wel gaven de metingen een beeld van de totale depositie die uit de verschillende bronnen op de duinen terecht komt. Naast het haven-industriële complex zijn landbouw, de kassen voor glastuinbouw, het verkeer en de zee in deze regio van belang. Dergelijke metingen kunnen mogelijk ook gebruikt worden om gehanteerde rekenmodellen (zoals Aerius, het rekenmodel dat ontwikkeld is voor Programma Aanpak Stikstof) te ijken en verbeteren.

In 2012 en 2013 zijn ook de omvang en kwaliteit van de habitats in de bestaande duinen in beeld gebracht (nulmeting). Sinds deze nulmeting is geen nieuw veldonderzoek gedaan naar de kwaliteit van de habitattypen grijs duin (H2130) en vochtige duinvalleien (H2190) en het voorkomen van de groenknolorchis. De eventuele effecten van het gebruik van Maasvlakte 2 op de bestaande duinen en de ontwikkeling van het areaal kunnen mede om die reden niet beoordeeld worden. Gezien de lage emissies en korte tijd van ingebruikname zijn effecten specifiek als gevolg van Maasvlakte 2 ook (nog) niet te verwachten. Bovendien is het door de vele factoren die habitatkwaliteit bepalen (onder andere grondwater, beheer en konijnenstand) én diverse uitgevoerde herstelmaatregelen onwaarschijnlijk dat met nieuw veldonderzoek wél een tot Maasvlakte 2 herleidbaar effect aangetoond zal kunnen worden. In het kader van MEP-bestemming zal worden bekeken op welke wijze de beoordeling van effecten invulling kan krijgen.

Naar toenmalig inzicht (2008) biedt de dimensionering van de duincompensatie voldoende compensatie voor de mogelijke effecten van het gebruik van Maasvlakte 2 (de compensatieopgave is vastgesteld op



basis van worst case scenario). Desondanks is de vergunbaarheid van nieuwe bedrijvigheid op Maasvlakte 2 complex gebleken. Bij de eerste vestiging van de containerterminals in 2012 bleek dat de duincompensatie niet de beoogde zekerheid bood voor vergunbaarheid en zijn in diverse natuurgebieden aanvullende maatregelen getroffen. Ook onder het PAS bleef de ontwikkelingsruimte voor Maasvlakte 2 onzeker, ondanks de daarvoor toegekende prioritaire status. Met de PAS-uitspraak van de Raad van State in 2019 is de onzekerheid over vergunbaarheid van nieuwe bedrijven nog steeds aan de orde. Geconcludeerd moet daarom worden dat, ook bij volledige ontwikkeling van de doelhabitats in Spanjaards Duin, de duincompensatie nog geen zekerheid voor de ontwikkeling van nieuwe bedrijfsactiviteiten op Maasvlakte 2 biedt.

VERDER LEZEN

Actuele ontwikkelingen leest u op de volgende websites:

- rijksoverheid.nl/ienw
- rijksoverheid.nl/Inv
- natuurcompensatie-voordelta.nl
- rwsnatura2000.nl
- kustvisie.nl
- zhl.nl/gebieden/spanjaards-duin

THEMA NATUURCOMPENSATIE**SUBDOEL** REALISATIE VAN EEN BODEMBESCHERMINGSGBIED IN DE VOORDELTA**OMSCHRIJVING** BEHOUD (EN HERSTEL) VAN HABITATTYPE H1110B**CONCLUSIE**

PROCES	OP KOERS	
INHOUD	VOLDOET NIET	

TOELICHTING DE INSTELLING VAN HET BODEMBESCHERMINGSGBIED (BBG) HEEFT NIET GELEID TOT EEN AFNAME VAN DE BODEMEROERING IN HET GEBIED, DOORDAT DE BOOMKORVISSERIJ AL VOOR DE INSTELLING VAN HET BBG GROTENDEELS UIT HET GEBIED WAS VERDWENEN. BOVENDIEN IS DE GARNALENVISERIJ STERK TOEGENOMEN. DE RELATIE TUSSEN BENTHOS EN VISSERIJDRUK IS BOVENDIEN COMPLEX GEBLEKEN. ER WAS IN HET BBG WELISWAAR EEN RELATIEVE TOENAME VAN DE BIOMASSA TEN OPZICHTE VAN HET REFERENTIEGEBIED, MAAR DEZE IS NIET TOE TE SCHRIJVEN AAN DE WERKING VAN DE MAATREGEL.

BEOOGDE RESULTATEN

Het beoogde doel is dat het uitsluiten van de zwaardere boomkorvisserij (met scheepsmotoren zwaarder dan 260 pk) in het BBG leidt tot toename van ten minste 10% in totale benthos biomassa, als voedsel voor vissen en vogels. Door de oorspronkelijke voedselbeschikbaarheid te borgen, kan de kwaliteit van de gehele Voordelta op hetzelfde peil blijven als voor de aanleg van Maasvlakte 2. In de vergunning is dit doel verwoord als '10% ecologische winst'.

1. ACHTERGROND EN NADERE UITLEG AFSpraak

Uit de Passende Beoordeling voor aanleg, aanwezigheid en gebruik van Maasvlakte 2 bleek dat Maasvlakte 2 mogelijk significante negatieve effecten zou hebben op het Natura 2000-gebied Voordelta:

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

De Wet natuurbescherming stelt dat mogelijk significant negatieve effecten moeten worden gecompenseerd. Besloten is dit habitatverlies te compenseren door de kwaliteit in bestaand, beschermd H1110B te verbeteren. Uitgaande van een haalbare kwaliteitsverbetering van 10% is een 29.836 hectare groot bodembeschermingsgebied (BBG) ingesteld, waarvan 24.550 hectare als compensatie voor Maasvlakte 2. Daarbinnen zijn drie (extra) rustgebieden aangewezen voor zwarte zee-eend, grote stern en visdief (zie infoblad 25).

2. VERANTWOORDELIJKHEDEN

HbR is als Wnb-vergunninghouder verantwoordelijk voor de realisatie van de compensatie en de monitoring daarvan. Het Rijk heeft op grond van de UWO Landaanwinning verantwoordelijkheid genomen voor de uitvoering.

LNV heeft de Voordelta in 2008 aangewezen als Natura 2000-gebied. De minister van IenW en Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland en Zeeland zijn bevoegd gezag voor het beheerplan Voordelta. Ter uitvoering van de compensatiemaatregelen heeft LNV toegangsbeperkingsbesluiten (TBB's) genomen, voor de instelling van het BBG en de rustgebieden.

3. STAND VAN ZAKEN EN ONTWIKKELINGEN

De compensatiemaatregelen zijn beschreven in het Beheerplan Voordelta 2015-2021, van kracht sinds 30 maart 2016 en verankerd in de van 2008 daterende TBB's voor het BBG (TBB bodembeschermingsgebied Voordelta) en de rustgebieden (TBB's Hinderplaat, Bollen van de Ooster en Bollen van het Nieuwe Zand). Het TBB BBG is na evaluatie van het MEP-NCV in 2013 ongewijzigd gebleven.

4. FEITELIJKE RESULTATEN

Het areaalverlies van habitatype H1110B is in april 2020 vastgesteld op 2.083 hectare: 1.917 hectare door Maasvlakte 2 zelf en 166 hectare door de vorming van een erosiekuil voor de kust (zeebodem beneden -20 m NAP). De erosiekuil neemt nog toe, maar is beduidend kleiner dan voorspeld (zie ook hoofdstuk 3). De verwachting is dat de in het MER voorspelde omvang (470 hectare, 10 jaar na aanleg MV2) niet bereikt zal worden.

In de eerste evaluatie van MEP-NCV uit 2013 is geconcludeerd dat, door de grote natuurlijke variatie in ruimte en tijd van de bodemfauna, en ook door de sterke afname van de boomkorvisserij in de periode vóór de instelling van het BBG, er nog geen effect van het BBG

kon worden aangetoond. Er werd geen verschil gevonden in biomassa en samenstelling van de bodemfauna binnen en buiten het BBG, voor en na de instelling daarvan.

In 2016 is de monitoring aangepast en startte het onderzoeksconsortium met de verdiepende analyse van de ontwikkelingen in visserijdruk, zowel in de Voordelta als daarbuiten. Daaruit bleek dat de garnalenvisserij in de hele Voordelta, en vooral in het BBG sterk is toegenomen (op sommige plekken verdrievoudigd), terwijl de boomkorvisserij op platvis in de hele Voordelta al voor de instelling van het BBG fors afnam. Door toename van de garnalenvisserij is de bodemberoering in het BBG niet af-, maar juist toegenomen.

Het onderzoek kon dus geen goede vergelijking voor en na de ingreep maken en richtte zich daarom specifiek op het vaststellen van relaties tussen visserij-intensiteit en bodemfauna. Uit het Syntheserapport (2019) en de Concept-eindrapportage (2020) komen nu onverwachte statistische verbanden naar voren: op plekken met een hogere visserijdruk is (onverwacht) meer biomassa gevonden. Ten aanzien van de diversiteit ligt het ingewikkelder. De onderzoekers constateren dat de diversiteit van de bodemdiergemeenschap in de hele Voordelta is toegenomen. Daar waar de visserijdruk het laagst was, was de toename van de biodiversiteit het grootst. De analyses worden gecompliceerd door natuurlijke factoren (natuurlijke dynamiek in de Voordelta, de dominantie van *Ensis* en complexe voedselweb-interacties) en methodische aspecten (grote ruimtelijke en temporele variatie in bodemfauna in relatie tot de bemonsteringscapaciteit). Over de resultaten vindt na het zomerreces overleg plaats.



Voordelta (BRON: ZOUT FOTOGRAFIE)

Om de waargenomen patronen en correlaties beter te kunnen duiden, is een serie parallelle onderzoeken uitgezet die meer aandacht moeten geven aan de natuurlijke variatie in ruimtelijke patronen van bodemdierverspreiding, de effecten van visserijdruk en abiotische processen, de ontwikkeling in de beschikbaarheid van voedsel, de aantalsontwikkeling van vogels en zeehonden en de ontwikkeling van schelpdierbanken in relatie tot visserij. Hierover is een serie van vier rapportages verschenen, die een aantal punten in het werk van het consortium nader uitwerkt.

Omdat het BBG waarschijnlijk niet het gewenste resultaat oplevert, of dat de werking ervan niet goed aangetoond kan worden, zijn HbR, LNV en IenW een dialoog gestart met de belangrijkste stakeholders (NMO en visserij). Doel van de dialoog is om in 2020 samen de conclusies uit het onderzoek te bespreken en afspraken te maken over vervolgstappen. Inmiddels zijn als eerste stap in het proces de resultaten van de onderzoeken gedeeld en besproken.



Voor een overzicht van te raadplegen bronnen voor het verkrijgen van nadere details kijkt u op pagina 86–87.

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 NA DE AANLEG VAN MAASVLAKTE 2 STABIEL GEBLEVEN. HET AANTAL ZWARTE ZEE-EENDEN VARIEERT STERK VAN JAAR TOT JAAR. AANLEG EN AANWEZIGHEID VAN MAASVLAKTE 2 HEBBEN WAARSCHIJNLIJK GEEN SIGNIFICANTE EFFECTEN OP DE GROTE STERN EN DE ZWARTE ZEE-EEND VEROORZAAKT, OMDAT DIE HET GEBIED VOOR DE AANLEG NAUWELIJKS GEBRUIKTEN. VOOR GEEN VAN DE DRIE SOORTEN KON ECHTER EEN RELATIE MET DE WERKING VAN DE COMPENSATIE-MATREGELEN WORDEN GELEGD.

BEOOGDE RESULTATEN

De instelling van een bodembeschermingsgebied (BBG, verbeterde voedselsituatie) en drie extra rustgebieden (minder verstoring tijdens foerageren) moeten leiden tot een gelijkblijvende of verbeterde voedsel-beschikbaarheid, om 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.

1. ACHTERGROND EN NADERE UITLEG AFSpraak

Uit de Passende Beoordeling (PB) voor aanleg, aanwezigheid en gebruik van Maasvlakte 2 bleek dat Maasvlakte 2 mogelijk significante negatieve effecten zou hebben op het Natura 2000-gebied Voordelta:

- verlies van maximaal 2.455 hectare habitatype H1110B (permanent overstromde zandbanken);
- verslechtering van de foerageerfunctie en afname aantallen grote stern (1,7%), visdief (5,9%) en zwarte zee-eend (3,1%).

De Wet natuurbescherming schrijft compensatie hiervan voor. Naast compensatie via een Bodembeschermingsgebied (BBG, zie infoblad 24) moet verstoring door recreatie, visserij en scheepvaart worden beperkt om de bereikbaarheid van het voedsel zeker te stellen. Daarom zijn binnen het BBG drie (extra) rustgebieden ingesteld.

2. VERANTWOORDELIJKHEDEN

HbR is als Wnb-vergunninghouder verantwoordelijk voor de realisatie van de compensatie en de monitoring daarvan. Het Rijk draagt op grond van de UWO Landaanwinning de verantwoordelijkheid voor de uitvoering. LNV heeft in 2008 de Voordelta aangewezen als Natura 2000-gebied. De minister van IenW en Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland en Zeeland zijn samen bevoegd gezag voor het beheerplan Voordelta. Ter uitvoering van de maatregelen heeft LNV toegangs-beperkingsbesluiten (TBB's) genomen, voor de instelling van het BBG en rustgebieden.

3. STAND VAN ZAKEN EN ONTWIKKELINGEN

Sinds 2008 zijn TBB's van kracht voor de rustgebieden Bollen van de Ooster, Bollen van het Nieuwe Zand, Hinderplaat, Middelplaat en de Slikken van Voorne. De eerste drie zijn onderdeel van de compensatieopgave voor Maasvlakte 2. Een nieuw TBB-besluit per 1-11-2016 vergrootte de rustgebieden voor de zwarte zee-eend (Bollen van de Ooster en Bollen van het Nieuwe Zand). Ook werden de gebruiksbependingen voor de Bollen van het Nieuwe Zand verder aangescherpt. Eind 2018 heeft Rechtbank Midden-Nederland het nieuwe TBB-besluit vernietigd, na beroep door de visserijsector. Hierdoor is het oude TBB met kleinere rustgebieden weer van kracht. Het Rijk is tegen de uitspraak in hoger beroep gegaan.

4. FEITELIJKE RESULTATEN**ZWARTE ZEE-EEND**

Vanaf de jaren '70 tot de aanleg zijn geen zwarte zee-eenden waargenomen in het zeegebied waar nu Maasvlakte 2 ligt. Modelberekeningen duiden erop dat de voedselbeschikbaarheid daar te laag was: waarschijnlijk zijn de effecten in de PB overschat. Verstoring (door visserij en recreatie) is – naast voedselbeschikbaarheid – een belangrijke factor die het voorkomen van de eenden beïnvloedt. Garnalenvissers zijn actief in dezelfde gebieden als waar zee-eenden worden waargenomen, maar terwijl de vissers vooral in het najaar en begin van de winter actief zijn, zijn de eenden er vooral aan het eind van de winter en het vroege voorjaar. Uit onderzoek van Wageningen Marine Research is gebleken dat er in de Bollen van het Nieuwe Zand, ondanks de toegangsbeperkingen, relatief veel visserijactiviteit plaatsvindt.

Hoewel zwarte zee-eenden ook jonge Ensis eten, biedt vooral de (incidenteel massale) aanwezigheid van *Spisula*, de halfgeknotte strandschelp draagkracht voor hoge aantallen, zoals in 2018.

Samengevat varieert het aantal zwarte zee-eenden in de Voordelta van jaar tot jaar sterk, al lijkt er al langer sprake van een negatieve trend. Deze past in de landelijke trend, wat wijst op factoren die op grotere schaal werken. Hoge uitschieters zijn een aanwijzing dat het gebied in beginsel nog steeds geschikt is.

GROTE STERN EN VISDIEF

Er was geen trendbreuk in het aantal broedparen van de grote stern na de aanleg van Maasvlakte 2. De aantallen waren vlak na de aanleg van Maasvlakte 2 het hoogst en nemen de laatste jaren wat af, mogelijk doordat elders in Nederland nieuwe broedgebieden beschikbaar komen. Het broedsucces was relatief hoog. Grote sterns foerageren tot ver buiten de Voordelta: al vóór de aanleg werd het zeegebied van Maasvlakte 2 beperkt gebruikt. De sterns rusten op droogvallende zandplaten, ook buiten de rustgebieden, en op de zachte zeevering van Maasvlakte 2. Als de jongen uitvliegen worden relatief veel rustende grote sterns op de Hinderplaat en de Bollen van de Ooster gezien.

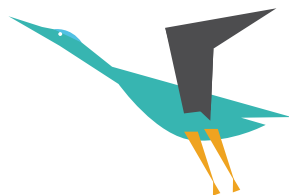
Visdieven gebruikten het zeegebied van Maasvlakte 2 wél veel. Zij foerageren tijdens het broedseizoen op maximaal 10 kilometer van de kolonie. Ondanks de langere aanvliegroute tussen de kolonies en de foerageergebieden werd geen afname in broedsucces gevonden. Het aantal visdieven daalt al jaren, maar was in de kolonies op de Maasvlakte (de Vogelvallei en Slufter) na de aanleg juist wat hoger. Naast voedsel bepalen vooral groeisnelheid van vegetatie in broedkolonies, predatie en weersomstandigheden het broedsucces. Visdieven rusten veel op Verklikkerplaat, Bollen van de Ooster, Hinderplaat/ Westplaat en Maasvlakte 2-stranden.

Het eindrapport van het consortium concludeert dat voor geen van de vogelsoorten is gebleken is dat Maasvlakte 2 aantoonbaar effect heeft gehad op aantallen en broedsucces. De rustgebieden worden gebruikt, maar door de grote variatie binnen en tussen jaren konden hier geen conclusies over effectiviteit uit getrokken worden.

Jaarlijks rapporteert OZHZ over toezicht in de Voordelta. Het overall beeld is dat mensen zich als gevolg van de betere gebiedsaanduiding en handhaving meer aan de regels houden; zeker ook de kitesurfers bij de Slufter en de Slikken van Voorne. Er zijn in 2019 aanzienlijk minder wandelaars de rustgebieden ingegaan dan de jaren ervoor. Dat komt waarschijnlijk mede doordat de markeringen duidelijker zijn aangegeven.

Doelgroep	Constateringen				Handhavend optreden			
	2016	2017	2018	2019	2016	2017	2018	2019
Kitesurfers	56	20	25	19	11	8	9	12
Watersporters	89	4	57	1	30	2	23	1
Wandelaars	37	45	64	12	22	42	19	10
Overige	13	3	7	10	5	3	0	0
Totaal	195	72	153	42	68	55	51	23

(BRON:OZHZ)



Voor een overzicht van te raadplegen bronnen voor het verkrijgen van nadere details kijkt u op pagina 86–87.

CONCLUSIE

PROCES	OP KOERS	
INHOUD	VOLDOET NIET GEHEEL	

BEOOGDE RESULTATEN

De compensatie-opgave is 9,8 hectare open duingrasland, grijs duin (H2130), 6,1 hectare vochtige duinvallei (H2190) en één vindplaats van de groenknolorchis. De compensatie wordt uitgevoerd door ontwikkeling van een nieuw gebied tussen Hoek van Holland en Ter Heijde. Het gebied heeft een omvang van ca. 42 hectare gekregen. Tussen de oude en nieuwe zeereep moeten verstuing van zand en stijging van het grondwater zorgen voor de vorming van een nieuwe natte duinvallei (H2190) en één groeiplaats voor de groenknolorchis. De flanken van de oude en binnenzijde van de nieuwe zeereep en de noord- en zuidpunt van de vallei ontwikkelen zich geleidelijk tot grijs duin (H2130). De doelhabitats dienen in 2033 te zijn uitontwikkeld (aanwezigheid van kenmerkende vegetatie).

TOELICHTING DE VEREISTE ABIOTISCHE CONDITIES VOOR H2130 (DUINGRASLAND) ONTWIKKELEN ZICH GELEIDELIJK EN TRAGER DAN GEWENST. VOORAL DE VERSTUIVINGSDYNAMIEK BLIJFT HOOG. GERICHT BEHEER WORDT INGEZET OM DE ONTWIKKELING VAN HET HABITATTYPE TE VERSNELLEN. ER IS VOLDOENDE POTENTIEEL OPPERVLAK H2130 OM OP TERMIJN TE KUNNEN VOLDOEN AAN DE COMPENSATIEOPGAVE, MAAR NOG GEEN DAADWERKELIJK ALS H2130 KWALIFICEREND HABITAT.

1. ACHTERGROND EN NADERE UITLEG AFSpraak

Voor het besluit over de natuurvergunningen voor de aanleg en het gebruik van Maasvlakte 2 is een Passende Beoordeling (PB) opgesteld. De PB ging onder andere over de effecten van het gebruik van Maasvlakte 2 op de bestaande duinen. De PB kwantificeerde het mogelijke effect op de Natura 2000-gebieden Voornes Duin en Solleveld & Kapittelduinen als:

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

Op grond van Europese en nationale wetgeving moest hiervoor gecompenseerd worden.

2. VERANTWOORDELIJKHEDEN

Op grond van de door LNV afgegeven Wnb-vergunning voor Maasvlakte 2 is HbR verantwoordelijk voor de ontwikkeling en monitoring van de duincompensatie.

Op grond van de UWO Landaanwinning is het Rijk verantwoordelijk voor de feitelijke uitvoering daarvan. Rijkswaterstaat (RWS) en het Hoogheemraadschap Delfland (HHD) hebben als Projectbureau Delflandse kust de duincompensatie aangelegd. De provincie Zuid-Holland was bevoegd gezag voor de Wnb-vergunning voor de aanleg en heeft het Natura 2000-beheerplan voor het gebied opgesteld. Stichting het Zuid-Hollands Landschap (ZHL) beheert het gebied sinds 2010 (onder de naam Spanjaards Duin).

3. STAND VAN ZAKEN EN ONTWIKKELINGEN

De aanleg startte in 2008 en de oplevering vond plaats in 2009. Zeewaarts is een nieuwe duinenrij van maximaal 7,5 meter boven NAP gevormd, deels beplant met helm. Dit nieuwe basisduin is door jarenlange aanstuiving van zand in hoogte toegenomen tot plaatselijk meer dan 14 meter boven NAP. Op drie plaatsen, waaronder strandopgang Vlugtenburg, is het gebied voor het publiek beleefbaar. Het gebied zelf is niet toegankelijk voor publiek.



Verwijderde duindoorn (BRON: BERT VAN DER VALK)

ZHL beheert het gebied op basis van het Natuurbeheerplan Duincompensatieproject Delflandse kust 2009-2029, het Beheerplan Solleveld & Kapittelduinen en de leidraad Beheer Spanjaards Duin. Daarin zijn mogelijke beheermaatregelen opgenomen om de ontwikkelingen bij te sturen. Deltares past de leidraad in 2020 aan. Veel beheermaatregelen zijn gericht op het dempen van de verstuivingsdynamiek, en op maatregelen om de vestiging de plantensoorten van H2130 (en H2190) te versnellen.

4. FEITELIJKE RESULTATEN

Begin 2019 was er in potentie voldoende ruimte (10,4 hectare) voor de realisatie van de compensatieopgave voor grijs duin H2130 (9,8 hectare). Het potentiële oppervlak H2130 nam wel iets af ten opzichte van 2017 (12,6 hectare). Het jaarverslag Spanjaards Duin verschijnt dit jaar later dan gebruikelijk, in september 2020, samen met een terugblik op 10 jaar ontwikkeling. Nieuwe cijfers over de ontwikkeling van het oppervlak (potentieel) H2130 waren daarom op de peildatum niet beschikbaar.

De abiotische ontwikkeling van Spanjaards Duin verloopt redelijk volgens de verwachting, maar de ontwikkeling van de plantengemeenschappen van het habitatype grijs duin is nog zeer beperkt: er was op de peildatum nog 0 hectare kwalificerend habitat. Dit komt vooral doordat de verstuivingsdynamiek in het gebied nog steeds erg hoog is, waardoor kiemplanten zich moeilijk kunnen vestigen. Wel zijn op een aantal plekken soorten als kleine leeuwentang, kruipend stalkruid, muurpeper en zanddoddegras aangetroffen, voornamelijk in het zuidelijke deel van de zuidelijke vallei. Door de geringe breedte van de vallei is de dynamiek hier lager. Direct ten noorden van slag Vlugtenburg, op de flanken van het nieuwe basisduin en aan de randen van de vallei worden deze soorten ook aangetroffen, maar in de meer open delen vindt nauwelijks vegetatieontwikkeling plaats. Dronemetingen geven aan dat via de nog aanwezige 'waaigaten' in de nieuwe zeewering zand de net verdiepte vallei in waait (zie ook infoblad 27). Dat gebeurt ook vanuit de aangrenzende Van Dixhoordriehoek, waar onder meer met BRG-middelen het open duin is hersteld. Deze zandbronnen moeten worden beteugeld om de gewenste vegetatie-ontwikkeling in het gebied mogelijk te maken.

De duindoornopslag in het gebied blijft hardnekkig. ZHL verwijdert regelmatig duindoorn om te voorkomen dat een (groot) deel van de achterzijde van de zeereep en de vlakte begroeid raken met duindoorn. Er wordt met de Commissie Dagelijks Bestuur Duinen (CBDB) gekeken naar een goede wijze van verwijderen van duindoorn.

De exploitant van de strandhuisjes aan de zuidkant van het gebied heeft in 2016 een voorwaardelijke vergunning op grond van de Wet Natuurbescherming gekregen. De vergunning verplichtte de exploitant om de effecten van de huisjes op de habitat-ontwikkeling drie jaar lang te monitoren. De eindrapportage stelt dat er geen negatieve effecten op de ontwikkeling van de habitatypes ontstaan. De monitoring van Spanjaards Duin laat zien dat strandhuisjes wel invloed hebben: er zijn duidelijke verschillen in vegetatieontwikkeling zichtbaar, vooral op het nieuwe basisduin. Het basisduin achter de strandhuisjes is minder hoog opgestoven dan de zone zonder strandhuisjes ten zuiden en ten noorden van slag Vlugtenburg. Ook is de helm achter de huisjes minder vitaal.

Op 19 april 2016 is een vergunning afgegeven met de duur van 10 jaar voor de plaatsing van vijf 'pipowagens' ten noorden van Slag Vlugtenburg. Deze fungeren ook als strandhuisjes, maar hebben door de vorm (de wind kan er onderdoor) en locatie beperkte invloed op het compensatiegebied.



Voor een overzicht van te raadplegen bronnen voor het verkrijgen van nadere details kijkt u op pagina 86–87.

THEMA NATUURCOMPENSATIE DUINEN

SUBDOEL DUINCOMPENSATIE DELFLANDSE KUST

OMSCHRIJVING 6,1 HECTARE VOCHTIGE DUINVALLEI, HABITATTYPE H2190

CONCLUSIE

PROCES OP KOERS INHOUD VOLDOET 

TOELICHTING OMDAT HET POTENTIEEL AREAAL VOCHTIGE DUINVALLEI ALS GEVOLG VAN INSTUIVING AFNAM, IS BEGIN 2019 HET MAAIVELD IN DE VALLEI VERLAAGD. DAARMEE IS HET OPPERVAK POTENTIEEL AREAAL IN LIJN MET DE COMPENSATIE-OPGAVE GEBRACHT. DE EERSTE SOORTEN VAN VOCHTIGE DUINVALLEIEN ZIJN AANGETROFFEN, MAAR HET OPNIEUW AANSTUIVEN BLIJFT EEN PUNT VAN ZORG.

BEOOGDE RESULTATEN

De compensatie-opgave is 9,8 hectare open duingrasland, grijs duin (H2130), 6,1 hectare vochtige duinvallei (H2190) en één vindplaats van de groenknolorchis. De compensatie wordt uitgevoerd door ontwikkeling van een geheel nieuw natuurgebied. Het gebied heeft een omvang van ca. 42 hectare gekregen. Tussen de oude en de nieuwe zeereep moeten verstuiving van zand en stijging van het grondwater zorgen voor de vorming van een nieuwe natte duinvallei (H2190) en één groeiplaats voor de groenknolorchis. De flanken van de oude en binnenzijde van de nieuwe zeereep en de noord- en zuidpunt van de vallei ontwikkelen zich geleidelijk tot grijs duin (H2130). De doelhabitats dienen in 2033 te zijn uitontwikkeld (aanwezigheid van kenmerkende vegetatie).

1. ACHTERGROND EN NADERE UITLEG AFSpraak

Voor het besluit over de natuurvergunningen voor aanleg en gebruik van Maasvlakte 2 is een Passende Beoordeling (PB) opgesteld. De PB ging onder andere over de effecten van het gebruik van Maasvlakte 2 op de bestaande duinen. De PB kwantificeerde het effect op de Natura 2000gebieden Voornes Duin en Solleveld & Kapittelduinen als:

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

Op grond van Europese en nationale wetgeving moet hiervoor gecompenseerd worden. Bij het vaststellen van de compensatieopgave is, vanwege de hoge kwaliteit van de bestaande habitats, een multiplier toegepast.

2. VERANTWOORDELIJKHEDEN

Op grond van de door LNV afgegeven Wnb-vergunning voor Maasvlakte 2 is HbR verantwoordelijk voor de ontwikkeling en monitoring van de duincompensatie. Op grond van de UW O Landaanwinning is het Rijk verantwoordelijk voor de feitelijke uitvoering daarvan. Rijkswaterstaat (RWS) en het Hoogheemraadschap Delfland (HHD) hebben als Projectbureau Delflandse kust de duincompensatie aangelegd. De provincie Zuid-Holland was bevoegd gezag voor de Wnb-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 (onder de naam Spanjaards Duin).

3. STAND VAN ZAKEN EN ONTWIKKELINGEN

De aanleg startte in 2008 en de oplevering vond plaats in 2009. Zeewaarts is een nieuwe duinenrij van maximaal 7 meter boven NAP gevormd, deels beplant met helm. Dit basisduin is door jarenlange aanstuiving van zand in hoogte toegenomen tot plaatselijk meer dan 14 meter boven NAP. Op drie plaatsen, waaronder strandopgang Vlugtenburg, is het gebied voor het publiek beleefbaar. Het gebied zelf is niet toegankelijk voor publiek.

ZHL beheert het gebied op basis van het Natuurbeheerplan Duincompensatieproject Delflandse kust 2009-2029, het Beheerplan Solleveld&Kapittelduinen en de leidraad Beheer Spanjaards Duin. Deltares past de Leidraad in 2020 aan. De aanpassing is nodig, onder andere vanwege de ingreep in de vallei in februari 2019.

Het jaarverslag Spanjaards Duin verschijnt dit jaar later dan gebruikelijk, in september 2020, tegelijk met een terugblik op 10 jaar ontwikkeling. Nieuwe cijfers over de ontwikkeling van het oppervlak (potentieel) H2190 waren daarom op de peildatum niet beschikbaar.

4. FEITELIJKE RESULTATEN

De (abiotische) ontwikkeling van Spanjaards Duin verliep aanvankelijk volgens verwachting. Vanaf 2016 begon het valleiooppervlak door aanstuiving echter af in plaats van toe te nemen. De Begeleidingscommissie Duincompensatie Delfland (BDD) concludeerde in 2017 dat zonder aanvullende beheermaatregelen de voor de compensatie benodigde omvang

(6,1 hectare) H2190 niet zou worden bereikt. In de loop van 2017 en 2018 ontwikkelden zich kleine helmduintjes in de vallei die zand vasthielden en daarmee de maaiveldligging verder verhoogden.

Om de juiste vochtige omstandigheden te creëren is in februari 2019 ca 38.000 m³ zand afgegraven: zowel aan de zuid- als aan de noordkant van Slag Vlugtenburg is de valleibodem met gemiddeld 50 cm verlaagd. Op vijf plekken is de vallei extra uitgediept, waardoor kleine duinmeertjes ontstonden. Het areaal potentieel vochtige duinvallei is na de ingreep toegenomen tot 6,21 hectare in 2019, voldoende voor de compensatieopgave van 6,1 hectare. Dit is een significante verhoging ten opzichte van 2017, toen het potentieel areaal 1,48 hectare was. Een deel van de valleibodem is bij de verlaging gespaard, vanwege het voorkomen van enkele soorten van H2190 (sierlijke vetmuur en bleekgele droogbloem). Vanuit hier kunnen deze soorten zich verspreiden naar de aangelegde laagten.

Bij het plegen van de ingreep is ook een groot deel van de schelpenvloertjes verwijderd. Deze waren ontstaan door verstuiwing van het opgespoten zand in de vallei: terwijl het zand door de wind werd weggeblazen, bleven de schelpen liggen. Dit schelpenpantser ('desert pavement') beperkte verdere verstuiwing (en daarmee de verlaging van het maaiveld). Bovendien werd de vegetatieontwikkeling er door geremd.

In juni 2020 is geconstateerd dat, ondanks twee droge zomers, het grondwater in een aantal plassen nog steeds boven het maaiveld stond. In en rond de duinmeertjes leven amfibieën (rugstreeppad), libellen en vogels (open zoetwater zo dicht bij de kust is zeldzaam). Daarnaast zijn kenmerkende soorten als bleekgele droogbloem, sierlijke vetmuur en bitterling in soms grote getalen aangetroffen.

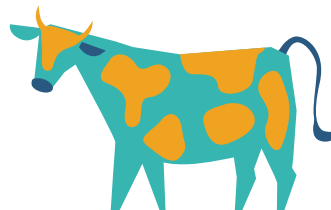
Door veldonderzoek en hoogtemetingen met een drone in juni 2020 is geconstateerd dat er nog steeds zand de duinvallei in waait en daardoor een deel van de verlaging teniet is gedaan. Het risico bestaat dat de aanwezige vegetatie overstoven raakt en zich opnieuw helm in de vallei vestigt. Het beheer richt zich de komende tijd daarom op het verminderen van de zanddynamiek. Over de wijze waarop waren de betrokken partijen (BDD) op de peildatum nog in bespreking. Een no-regret maatregel is het rigoreus dichten van twee waaigaten in de nieuwe zeereep o.a. door het plaatsen van zogenoemde 'windschermen'. Andere mogelijke maatregelen zijn nog in discussie en hangen ook samen met de beoogde versnelling van de ontwikkeling van habitattypen H2130 (grijs duin). Monitoring zal de komende jaren moeten uitwijzen of het totaal oppervlak aan potentiële habitattypen voldoende blijft voor de compensatieopgave.



Vochtige duinvallei in ontwikkeling in Spanjaards Duin (BRON:RONALD GODERIE)

Voor een overzicht van te raadplegen bronnen voor het verkrijgen van nadere details kijkt u op pagina 86–87.

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 hectare is gericht op natuur en recreatie, maar daarbinnen blijft ruimte voor aangepaste agrarische functies. De aan te leggen groengebieden worden toegankelijk voor publiek. Samen met het programma BRG en de natuurcompensatiemaatregelen draagt het programma 750 hectare bij aan het versterken van de leefbaarheid in de regio, als onderdeel van de dubbeldoelstelling van PMR.

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

- het Buijtenland van Rhooon. Op het eiland IJsselmonde, ten zuiden van Rotterdam, wordt het traditionele polderlandschap ontwikkeld tot een natuur- en recreatiegebied met landelijke uitstraling. Het gebied wordt 600 hectare groot (zie verder infoblad 28);
- de Vlinderstrik, genoemd naar de vorm van het gebied. Ten noorden van Rotterdam liggen de Berkelse Zuidpolder in de gemeente Lansingerland en Rotterdamse Schiebroekse Polder. In dit gebied wordt een natuur- en recreatiegebied van 140 hectare ontwikkeld; 100 hectare daarvan vloeit voort uit de PMR-opgave (zie infoblad 29);
- de Schiezone. Ook dit gebied ligt ten noorden van Rotterdam, tussen Rotterdam Overschie en Midden-Delfland. Binnen de Schiezone wordt in het kader van de PMR-opgave 50 hectare natuur- en recreatiegebied aangelegd (zie infoblad 30);
- de Groene Verbinding, een wandel- en fietsbrug over de A15 en de Betuweroute. Deze brug zorgt ervoor dat bewoners



uit Rotterdam-Zuid het Buijtenland van Rhooon kunnen bereiken. Omgekeerd verkort deze brug de afstand voor de Albrandswaardse wijk Portland tot het centrum van Rotterdam (zie infoblad 31).

De Schiezone en de Vlinderstrik maken onderdeel uit van de groene bufferzone tussen Rotterdam en Lansingerland. Deze zone verbindt Midden-Delfland met het Lage Bergse Bos en de Rottemeren. De gemeenten werken hier samen met bewoners en tal van andere betrokkenen aan meer ruimte voor natuur en recreatie. Tegenover de drukte van stad en verkeer staat straks een afwisselend aanbod aan mogelijkheden om te genieten van rust, ruimte en groen in een (voor de zuidelijke Randstad) uniek polderlandschap

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.

De Schiezone en de Vlinderstrik maken onderdeel uit van de groene bufferzone tussen Rotterdam en Lansingerland. Hier is het genieten van rust, ruimte en groen in een uniek polderlandschap.



BESTUURLIJK KADER EN VERANTWOORDELIJKHEDEN

De afspraken over de uitvoering van het programma 750 hectare zijn vastgelegd in de Uitwerkingsovereenkomst PMR/750 hectare (UWO PMR/750 ha) uit 2005. De realisatie is een gezamenlijk publiek belang van de rijksoverheid, de provincie Zuid-Holland, de stadsregio Rotterdam (per 1 juli 2015 opgeheven) en de gemeente Rotterdam.

Volgens de UWO treedt de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) op als vertegenwoordiger namens de rijksoverheid ten aanzien van het Programma 750 hectare natuur- en recreatiegebied en als aanspreekpunt voor de uitvoerende partijen.

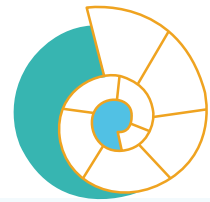
De provincie Zuid-Holland is verantwoordelijk voor de uitvoering van het programma PMR/750 hectare als geheel en coördineert de vier deelprojecten. De provincie zorgt voor het financiële beheer en rapporteerde tot en met 2018 periodiek aan LNV over de voortgang. LNV zag daarbij toe op de borging van de PKB-doelstellingen.

De UWO legt de verantwoordelijkheid voor de uitvoering van het deelproject Buitenland van Rhooen bij de provincie Zuid-Holland. De gemeente Rotterdam is verantwoordelijk voor de deelprojecten Vlinderstrik en Schiezone. De stadsregio Rotterdam realiseerde de Groene Verbinding. Die laatste is sinds 2014 gereed.

PLANNING EN VOORTGANG VAN HET PROGRAMMA

Het programma PMR/750 hectare loopt vanaf de vaststelling van het Uitvoeringsprogramma PMR/750 hectare in 2007 tot en met het beoogde jaar van afronding 2021. Elk deelproject kent een eigen uitvoeringsdynamiek. De betrokken partijen hebben afgesproken zich maximaal in te zetten om planvorming, grondverwerving en exploitatie van de 750 hectare-projecten gelijk op te laten gaan met de ontwikkeling van Maasvlakte 2.

De bestemmingsplannen voor alle deelprojecten binnen PMR/750 hectare zijn onherroepelijk. De planvorming, aanleg en inrichting van de Vlinderstrik en de Schiezone zijn min of meer in lijn met de planning. Volgens het beleid van



de provincie worden eigendom en beheer van natuurgronden alleen overgedragen aan terreinbeherende (natuur)organisaties als deze bij het beheer lokale partijen betrekken. Bij het beheer van de Schiezone en de Vlinderstrik is nadrukkelijk een rol weggelegd voor lokale agrariërs en vrijwilligers. Er zijn beheerplannen gemaakt om de nieuwe functies van deze gebieden te ontwikkelen en duurzaam in stand te houden.

In 2012 is de inrichting van de Schiezone gestart en in het najaar van 2013 die van de Vlinderstrik. Deelproject Schiezone is inmiddels afgerond, project Vlinderstrik bevindt zich in de afrondende fase. De Groene Verbinding is halverwege 2014 geopend. Hiermee is een mijlpaal van het programma 750 hectare gehaald (zie infoblad 31).

De UW0 PMR/750 hectare heeft een looptijd tot en met 20 november 2021. De afronding van het grootste deelproject Buitenland van Rhooen zal niet binnen de looptijd van de huidige UW0/750 hectare afgerond worden.

Omdat er daarnaast belangrijke aanpassingen zijn doorgevoerd in de uitvoering van dit onderdeel van het programma (uitvoering door gebiedscoöperatie, nieuw streefbeeld en uitvoeringstermijn) moet de UW0/750 hectare aangepast te worden. De provincie Zuid-Holland streeft ernaar dat nog in 2020 te doen.

BUIJTENLAND VAN RHOON

Buitenland van Rhooen is een dossier dat vele uitdagingen heeft gekend, maar sinds 2018 in rustiger vaarwater is beland. De historie en verdere achtergrond met betrekking tot het Buitenland van Rhooen kunt u terug lezen in de eerder verschenen

Integrale Rapportages via de website van de rijksoverheid (<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/03/23/bijlage-1-integrale-rapportage-2019>).

In deze paragraaf staan de belangrijkste ontwikkelingen van de afgelopen jaren in het project Buitenland van Rhooen.

Van de 750 hectare aan nieuwe natuur- en recreatiegebieden is 600 hectare gepland in het Buitenland van Rhooen. In 2010 stelde de gemeente Albrandswaard het ontwerp bestemmingsplan vast. De Provincie Zuid-Holland heeft, om de natuurdoelen uit de PKB PMR te borgen, de gemeente een aanwijzing op het bestemmingsplan gegeven. Het bestemmingsplan inclusief het uitwerkingsplan werd in 2012 onherroepelijk.

Voor het oorspronkelijke plan, om in het zuidelijke deel (400 hectare) van het Buitenland, tussen Essendijk en Oude Maas, hoogwaardige (natte) natuur in te richten, was echter weinig draagvlak in de omgeving. Het maatschappelijk verzet heeft uiteindelijk geleid tot een motie in de Tweede Kamer, waarin de minister werd opgedragen meer rekening te houden met de wensen van de bewoners. Oud-minister Veerman heeft op verzoek van de provincie de wensen van de bewoners geïnventariseerd. In zijn rapport adviseerde hij de provincie en LNV om akkernatuur te ontwikkelen in plaats van grootschalige getijdenatuur, en de uitvoering aan een gebiedscoöperatie op te dragen.

De Tafel van Borging sprak zich in juni 2014, zij het met aandachtspunten, positief uit over het advies Veerman. Daarbij gaf de Tafel vijf punten mee: verifieerbare doelen ten aanzien van de natuur, ruimte voor recreatie, de aard van de toekomstige akkerbouw, de gebruiksvoorwaarden voor agrarische

⚡ Het Streefbeeld Buitenland van Rhoon dient conform de samenwerkingsovereenkomst, binnen 8 jaar gerealiseerd te zijn. ⚡

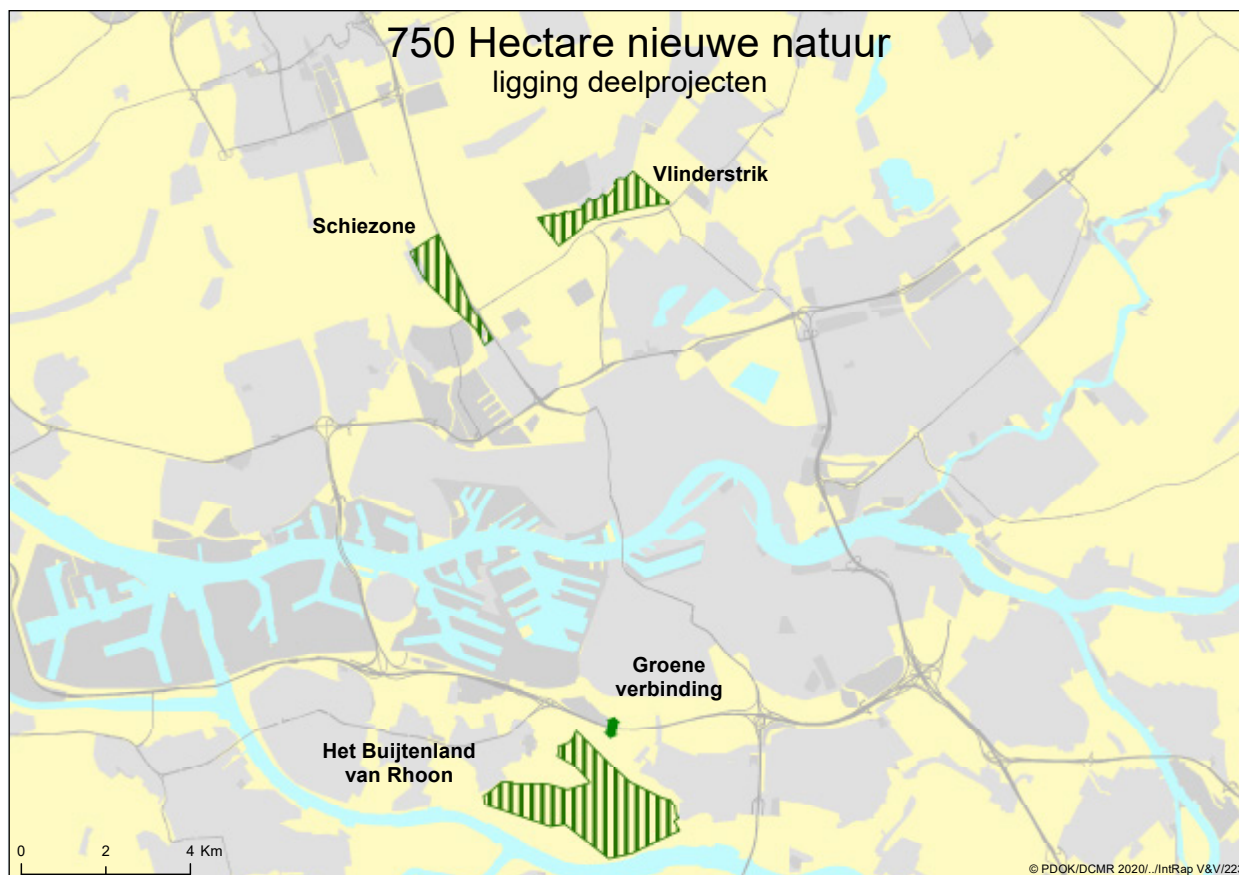


ondernemers en het handhaven van het vigerende bestemmingsplan.

Hierop volgend heeft de Tweede Kamer aan de regering gevraagd om binnen de PKB PMR en in lijn met het advies, invulling te geven aan de integrale opgave voor het Buitenland van Rhoon.

In opdracht van de provincie Zuid-Holland schreven drie kwartiermakers, voortbouwend

op het advies Veerman, in 2016 het advies 'Kansen pakken in het Buitenland van Rhoon; samenwerken in een coöperatieve gebiedsontwikkeling'. Provinciale Staten van Zuid-Holland besloten in september 2016 dit kwartiermakersadvies als vertrekpunt te hanteren bij de verdere uitwerking. Daarbij stelden PS drie voorwaarden: 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. De provincie kwam daarmee in belangrijke mate tegemoet aan de aandachtspunten van de Tafel van Borging. De staatssecretaris van EZ gaf in november 2016, mede op basis van het oordeel van de Tafel, ook groen licht voor het vervolgproces.

Vanaf december 2016 is het kwartiermakersadvies, inclusief aanvullende voorwaarden van PS uitgewerkt langs vier sporen:

- 1 Uitwerking van de doelen en maatregelen in een streefbeeld en uitvoeringsprogramma;
- 2 Concrete invulling van de gebiedscoöperatie;
- 3 Opzetten van de gebiedspromotie en marktontwikkeling;

- 4 Aan de slag met initiatieven en “quick wins”.

In alle sporen zijn ondernemers, bewoners, natuurorganisaties, deskundigen en provincie betrokken.

In het eerste spoor zijn, conform de voorwaarde van PS, samen met een groot aantal natuur- en recreatiepartijen, de doelen en maatregelen verder uitgewerkt in een streefbeeld. Deze uitwerking diende 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). De term ‘hoogwaardige natuur’ staat centraal in het streefbeeld. Het streefbeeld heeft een looptijd van 10 jaar.

Figuur 7. Kaart 750 hectare nieuw natuur- en recreatiegebied.

“ Bij het beheer van de Schiezone en de Vlinderstrik is nadrukkelijk een rol weggelegd voor lokale agrariërs en vrijwilligers. ”

In het tweede spoor is er een samenwerkingsovereenkomst getekend tussen de provincie Zuid-Holland en de gebiedscoöperatie, met een looptijd van 12 jaar. In de overeenkomst staat dat het streefbeeld in 8 jaar gerealiseerd moet zijn, uiterlijk 26 november 2026.

De gebiedscoöperatie Buitenland van Rhooen is sinds juni 2018 formeel opgericht. De oprichters van de gebiedscoöperatie zijn de Vereniging De Carnisse Grienden, zorgboerderij De Buytenhof en twee agrariërs uit het gebied. Daarnaast zijn Stichting het Zuid-Hollands Landschap en de Vrienden van Buitenland ook aangesloten. Zij willen gezamenlijk actief bijdragen aan de realisatie van de doelen uit het streefbeeld. De voorzitter van de coöperatie is de heer Doornbos.

De gebiedscoöperatie heeft een eigen website: www.buitenland-van-rhooen.nl. Deze geeft onder andere informatie over de meest recente ontwikkelingen. Sinds augustus 2019 is er een vijfkoppige Raad van Advies actief. De NMO's hebben hierin een belangrijke stem. Voorzitter van de Raad is de heer Schrijer. De Raad van Advies bestaat daarnaast uit vier leden met elk een eigen aandachtsveld: landbouw, cultuurhistorie, stedenbouwkunde en ecologie.

In 2019 zijn er verschillende monitoringsonderzoeken uitgevoerd. Het gaat om monitoring van akkervogels, akkerflora, en recreatie in het Buitenland van Rhooen. Toekomstige ontwikkelingen kunnen tegen de resultaten van dit jaar afgezet worden. Zie voor verdere inhoudelijke informatie over het Buitenland van Rhooen infoblad 28.

VERDER LEZEN

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

- PMR/750 hectare: rijksoverheid.nl
- Buitenland van Rhooen: buitenland-van-rhooen.nl/, pzh.nl en albrandswaard.nl
- Vlinderstrik: vanrottetotschie.nl
- Schiezone: vanrottetotschie.nl

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

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

OMSCHRIJVING HET BUIJTENLAND VAN RHOON

CONCLUSIE

PROCES LICHT VERTRAAGD 

INHOUD VOLDOET 

TOELICHTING DE GEBIEDSCOÖPERATIE IS EEN JAAR ACTIEF. DE COÖPERATIE HEEFT HET IN JUNI 2018 VASTGESTELDE STREEFBEELD (DE NATUUR- EN RECREATIE-DOELEN) IN HET AFGELOPEN JAAR VERDER GEBRACHT. NOVEMBER 2018 IS DE SAMENWERKINGSOVEREENKOMST TUSSEN DE GEBIEDSCOOPERATIE EN DE PROVINCIE GETEKEND. HIERIN IS VASTGELEGD DAT HET STREEFBEELD UITERLIJK 26 NOVEMBER 2026 GEREALISEERD MOET ZIJN. DE UWO WORDT HIEROP NOG AANGEPAST.

BEOOGDE RESULTATEN

Doel van de afspraak is 600 hectare openbaar toegankelijk natuur- en recreatiegebied te realiseren op Midden- IJsselmonde uiterlijk 2021: het Buitenland van Rhoon. 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 akkernatuur, recreatie en duurzame landbouw in het hele gebied, in de context van waardevol cultuurlandschap'.

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 (PKB PMR-opgave en de Uitwerkings-overeenkomst PMR/750 hectare, UWO) ter verbetering van de regionale leefbaarheid. 600 hectare daarvan wordt aangelegd op Midden-IJsselmonde: het Buitenland van Rhoon.

2. VERANTWOORDELIJKHEDEN

Het programma 750 hectare is een gezamenlijk publiek belang van Rijk, provincie Zuid-Holland en gemeente Rotterdam. De UWO maakt de provincie verantwoordelijk voor het gehele programma en Buitenland van Rhoon in het bijzonder. De minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) vertegenwoordigt de rijksoverheid en bewaakt de PKB-doelen. De gemeente Albrandswaard stelt het bestemmingsplan vast.

De provincie heeft in 2018 besloten om de uitvoering onder te brengen in een gebiedscoöperatie, waarin natuurpartijen, boeren en recreatieondernemers gelijkwaardig samenwerken aan realisatie van de overeengekomen doelen.

3. STAND VAN ZAKEN EN ONTWIKKELINGEN

Deze paragraaf beschrijft het proces vanaf de oprichting van de gebiedscoöperatie (meer historie en achtergrond leest u in het themahoofdstuk). De gebiedscoöperatie is in juni 2018 opgericht. Voorzitter is Gerard Doornbos, daarnaast ook waarnemend dijkgraaf van Waterschap Hollandse Delta. Na goedkeuring door LNV zijn in een samenwerkings-overeenkomst tussen de provincie en de gebiedscoöperatie de rol- en taakverdeling vastgelegd. De gebiedscoöperatie neemt de planvorming, realisatie en beheer van Buitenland van Rhoon op zich. De overeenkomst heeft een looptijd van 12 jaar.

In 2018 is een nieuw streefbeeld voor het gebied opgesteld en door LNV goedgekeurd. Het streefbeeld benoemt doelen, doelsoorten en mogelijke maatregelen, en beschrijft hoe het gebied er over tien jaar uit zal zien. In het streefbeeld gaan landbouw, natuur, landschap, cultuurhistorie en recreatie samen. De samenwerkingsovereenkomst stelt dat de doelstellingen uit het streefbeeld in 8 jaar gerealiseerd zijn, dus uiterlijk op 26 november 2026. Het eindjaar van 2021 uit de UWO is daarmee impliciet losgelaten, maar formeel is er nog geen aangepaste planning vastgelegd. Het streefbeeld wordt opgenomen in het nog aan te passen bestemmingsplan; door uitstel van de Omgevingswet wordt verwacht dat het plan in het 1e kwartaal van 2021 is aangepast.

De plaatselijke ondernemers gaan zich toeleggen op het realiseren van zogenoemde 'akkernatuur' en streekeigen producten. Hun bedrijfsvoering moet ruimte bieden voor bijzondere plantensoorten, insecten en akkervogels. Dit impliceert een streven naar natuurlijk evenwicht in plaats van opbrengstmaximalisatie.

De Raad van Advies, waarin de NMO-organisaties een belangrijke stem hebben, is sinds augustus 2019 actief. Voorzitter hiervan is Dominic Schrijer. In de raad zitten, naast de voorzitter, vier leden die elk verantwoordelijk zijn voor één van de volgende aandachtsvelden: ecologie, cultuurhistorie, landbouw en stedenbouwkunde.

4. FEITELIJKE RESULTATEN

Eind juli 2019 had de provincie ruim 300 hectare grond verworven, in 2018 was dit nog 262 hectare. De provincie voert met alle eigenaren van nog niet verworven gronden gesprekken over de aankoop. In 2020 vinden er naar verwachting nog enkele grote grondaankopen plaats.

Het afgelopen jaar is er 11 hectare natuur bij gekomen, waarmee de teller eind 2019 op 70,6 hectare ingericht gebied stond. Er zijn natuurvriendelijke oevers, hoogstamboomgaarden, schraal kruidenrijk grasland, flora- en vogelakkers, kruidenrijke akkerranden, wintervoedselvelden, bloemdijken en ruigten/braakliggende percelen gerealiseerd.

De boeren in het Buijtenland van Rhoon gebruiken steeds minder insecticiden. In 2019 werd er op 245 hectare geen gebruik gemaakt van insecticiden. In 2018 was dit nog 175 hectare. In de Zegenpolder is een project uitgevoerd met 70 hectare natuur-inclusieve akkerbouw. Hier wordt zoveel mogelijk zonder chemische bestrijdingsmiddelen gewerkt. Dit experiment, met een looptijd van drie jaar loopt tot 1 september 2020. Door de positieve resultaten voor de natuur en de opbrengst van de landbouw zijn de provincie en gebiedscoöperatie in gesprek over een mogelijke verlenging van het project.

In 2019 zijn er verschillende onderzoeken uitgevoerd als onafhankelijke nul-monitoring. Toekomstige ontwikkelingen kunnen hieraan worden afgemeten. De monitoring van de akkerflora, akkervogels en recreatieve vraag en beleving vindt iedere drie jaar plaats, de monitoring van de bezoekersaantallen jaarlijks. Uit de verschillende onderzoeken komen de volgende conclusies naar voren:

- De doelsoorten zijn in de afgelopen twee jaar toegenomen, maar de aantallen blijven nog ruim onder de gestelde streefwaarden.
- Het aantal akkervogels nam tussen 2016 en 2019 toe. In 2019 zijn acht rode lijst soorten zoals gele kwikstaart, ringmus en kneu aangetroffen.
- Bij het floraonderzoek in 2019 zijn 19 rode lijst soorten aangetroffen, waaronder valse kamille en wilde ridderspoor.
- In 2019 hebben 130.000 bezoekers het Buijtenland van Rhoon bezocht. Het gemiddelde oordeel over de recreatiemogelijkheden in het gebied was een 7,1.



Wilde ridderspoor (BRON: AB H. BAAS)

De uitkomsten worden gebruikt bij de uitvoering van de natuurmaatregelen en bij het uitwerken van de recreatievisie voor het gebied.

In 2019 zijn de werkzaamheden rondom de sanering van de Rhoonse stort, onder verantwoordelijkheid van de provincie Zuid-Holland opgeleverd. Er is een schone leeflaag opgebracht. Op 21 november 2019 is het fietspad over de stort op feestelijke wijze geopend door de gedeputeerde Potjer en de burgemeester De Witte van Albrandswaard. De klei die uit het gebied is gekomen, is (her)gebruikt om plasoevers en natte zones aan te leggen. Zo is er tegelijkertijd met de saneringswerkzaamheden, 3,2 hectare natuurvriendelijke oevers in het gebied gerealiseerd.

Voor een overzicht van te raadplegen bronnen voor het verkrijgen van nadere details kijkt u op pagina 86–87.

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

SUBDOEL REALISATIE VAN 100 HECTARE 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 ZUIDPOLDER IS AFGEROND. DE SCHIEBROEKSE POLDER ZAL CONFORM PLANNING EIND 2020 GROTENDEELS AFGEROND ZIJN. IN 2021 WORDEN NAAR VERWACHTING NOG ENKELE AFRONDENDE EN AANVULLENDE WERKZAAMHEDEN UITGEVOERD IN DE SCHIEBROEKSE POLDER.

BEOOGDE RESULTATEN

Doel van de afspraak is het creëren van 100 hectare 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 hectare 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 hectare 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 tussen de Schie en Akerdijkse plassen in Midden-Delfland en de Rottemeren. In de Zuidpolder ligt het accent op een open gebied met grazige weiden, smalle watergangen, rietkragen en een strook bospercelen in het zuiden. In de Schiebroekse polder komt een coulissenlandschap met bomenrijen, met daartussen afwisselend nat grasland, vochtig hooiland, (natuur)akkers en aan de randen meer boomrijke plekken. Ook lopen er fiets- en wandelpaden doorheen.

2. VERANTWOORDELIJKHEDEN

Zuid-Holland coördineert uitvoering, zorgt voor financieel beheer. Rotterdam is volgens de Uitwerkingsovereenkomst (UWO)PMR/750 hectare belast met de uitvoering van het deelproject Vlinderstrik. Rotterdam en gemeente Lansingerland zijn ieder verantwoordelijk voor hun deel van het bestemmingsplan Vlinderstrik. Het westelijke deel van de Vlinderstrik, de Zuidpolder, valt onder de verantwoordelijkheid van de gemeente Lansingerland. Het oostelijke deel van de Vlinderstrik, de Schiebroekse Polder, valt onder de verantwoordelijkheid van de gemeente Rotterdam.

3. STAND VAN ZAKEN EN ONTWIKKELINGEN

Verwerving en inrichting van 100 hectare Vlinderstrik zijn financieel geregeld in de grondexploitatie Noordrandprojecten PMR (2009). Financiering van de aanvullende 40 hectare heeft de provincie Zuid-Holland schriftelijk toegezegd. In ruimtelijke procedures zijn Lansingerland en Rotterdam samen opgetrokken. In 2008 hebben ze het Masterplan vastgesteld. Vanaf november 2013 zijn de bestemmingsplannen onherroepelijk. Voorjaar 2014 hebben de beide colleges, het Programma van Eisen (PvE) en het definitief ontwerp (DO) vastgesteld. Het PvE is gemaakt in samenspraak met omwonenden, ondernemers en andere belanghebbenden.



In de Vlinderstrik zijn tal van beleveniselementen zichtbaar. (BRON: RONALD VAN DEN HEERIK)

In het DO staat een ruimtelijke reservering voor de rijksweg A16 (voorheen A13/A16) die Rijkswaterstaat ten noorden van Rotterdam aanlegt. Deze doorsnijdt de uiterste zuidelijke rand van het plangebied. Het Tracébesluit A16 Rotterdam is sinds augustus 2017 onherroepelijk. De werkzaamheden, gestart begin 2019, duren naar verwachting tot 2024. Eind 2015 bereikten Rotterdam en Rijkswaterstaat (RWS) overeenstemming over inpassing via geluidsschermen, grondwallen, taluds met bomen, bomenrijen en bospercelen. De extra geluidsschermen (geen PMR/750 ha) komen voort uit het streven naar Saldo Nul, geen toename van de geluidbelasting ten opzichte van het jaar 2012. Hierover zijn destijds in beide gemeenteraden moties aangenomen. Tot slot legt Rijkswaterstaat, op verzoek van Lansingerland, extra fietspaden aan richting het Lage Bergse Bos: een ontbrekend stuk Polderpad vanaf Park de Polder noordelijk van de A16 en een fietspad via Triangelpark Zuid aan de zuidkant.

Het beheer van de Zuidpolder is in 2015 gegund aan Natuurmonumenten. Natuurmonumenten betreft hier lokale agrariërs en vrijwilligers bij, onder voorwaarde dat het beheer van voldoende kwaliteit is en het waardevolle landschap wordt behouden. Het streven is dat de Schiebroekse polder begin 2021 in erfpacht aan Natuurmonumenten wordt uitgegeven.

4. FEITELIJKE RESULTATEN

De Vlinderstrik wordt gefaseerd ingericht. De Zuidpolder (70 hectare) is geheel verworven, ingericht en officieel geopend in september 2018. Kassen, schuren en niet-beeldbepalende boerderijen in slechte staat zijn gesloopt, andere verkocht. Een volkstuinvereniging is gedeeltelijk verplaatst. Daarnaast zijn recreatievoorzieningen gerealiseerd en is beplanting aangebracht. Ook waterplan Zuidpolder is uitgevoerd met nieuwe watergangen, natuurvriendelijke oevers, verbreding van bestaande sloten en opzetten van het waterpeil.

In 2021 staat nog op de planning om de gewenste noordelijke tak van het Polderpad (fietspad van Rotte naar Schie, via Vlinderstrik) richting de Molenweg te realiseren. Een deel van de middelen die overbleven na afronding van de Groene Verbinding (PMR) wordt hiervoor ingezet.

De inrichting van de Schiebroekse Polder (70 hectare) is halverwege 2019 gestart. De laatste agrarische gronden en opstallen zijn verworven en de uitvoering wordt, zonder tegenslagen, eind 2020 afgerond. Er wordt een mozaïek van hooilanden en natuurakkers, gescheiden door hagen gerealiseerd. Sinds begin 2020 wordt de stadsrandlandbouw volgens het concept “Herenboeren” in de praktijk gebracht. Het collectief bestaat uit 200 gezinnen die in hun eigen voedsel willen voorzien, met respect voor natuur en milieu. Op 22 mei 2020 is de samenwerking tussen Natuurmonumenten en de ‘Herenboeren’ officieel beklonken. In 2020 is gestart met het bewerken van een deel van de gronden. Verwacht wordt in 2021 alle gronden in gebruik te kunnen nemen. Een deel van de gronden wordt primair ingezet voor de ontwikkeling van natte graslanden en natuurakkers.

De Vlinderstrik wordt aan de noordzijde van de nieuwe A16 verbonden met het Schiebroeksepark door middel van een 16 meter breed recreaduct. Het recreaduct gaat bestaan uit een fiets/wandelroute in combinatie met een faunapassage voor dieren en wordt door aannemingscombinatie Groene Boog rond 2022 opgeleverd.

In de Vlinderstrik zijn tal van beleveniselementen zichtbaar, zoals een speelveld met uitkijkheuvel, bankjes en picknicktafels, herkenbare bruggen en hekwerken. De bermen zijn ingezaaid met kleurrijke veldbloemen. De entree is de tot informatiecentrum omgevormde Melkschuur nabij metrostation Rodenrijs en een wilde bloementuin. Helaas heeft Natuurmonumenten in 2019 moeten besluiten om de educatieve activiteiten te staken vanwege een afnemend aantal beschikbare vrijwilligers. Wel wordt informatie verstrekt via de infopanelen aan en om de schuur. Door de realisatie van de Belevenisboerderij Schieveen (geen PMR), die veel publiek trekt, is de functie van de schuur als info- en educatiepunt minder belangrijk geworden. Zeker in de beginjaren heeft het er echter in belangrijke mate toe bijgedragen dat het gebied meer bekendheid kreeg bij omwonenden en recreanten.



Voor een overzicht van te raadplegen bronnen voor het verkrijgen van nadere details kijkt u op pagina 86–87.

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

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

OMSCHRIJVING SCHIEZONE

CONCLUSIE

PROCES OP KOERS 

INHOUD VOLDOET 

TOELICHTING HET PROJECT SCHIEZONE ZAL NAAR VERWACHTING VOOR HET AFLOPEN VAN DE UITWERKINGSOVERENKOMST, EIND 2020 WORDEN AFGEROND. VANAF 2021 VINDEN ER, AFHANKELIJK VAN DE BESCHIKBARE MIDDELEN, NOG WERKZAAMHEDEN OP DE LANDGOEDEREN PLAATS.

BEOOGDE RESULTATEN

Doel van de afspraak is het creëren van 50 hectare natuur- en recreatiegebied in de landgoederenzone langs de Schie in het Rotterdamse stadsdeel Overschie. Dit deelproject van het programma 750 hectare is uitgewerkt onder de naam Schiezone. Het gebied is van oorsprong één polder met Schieveen, maar deze gebieden zijn door de A13 tegenwoordig van elkaar afgesneden. De Schiezone verbindt Rotterdam met het landschap van Midden-Delfland.

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. Daartoe behoort 50 hectare openbaar toegankelijk natuur- en recreatiegebied in een zone langs de Delftse Schie tussen Zweth en Overschie. Vlinderstrik, Polder Schieveen en Schiezone zijn de verbindende schakels tussen Midden-Delfland en Rottemeren. Groene ontwikkeling van de noordrand stelt de huidige kwaliteiten veilig en voorkomt dat deze dichtslibt met bebouwing. Ook wordt het areaal aan natuurgebied vergroot en wordt het gebied toegankelijk voor recreatie.

In de Schiezone wisselen landgoederen en open grasland elkaar af. De landgoederen blijven in stand; open grasland biedt ruimte om natuurgebied te ontwikkelen. De komende jaren zorgt Natuurmonumenten voor bloemrijk grasland, beheerd met schapen en koeien.

Struinpaden maken dat er kan worden gewandeld. Hier en daar wordt het waterpeil verhoogd om voor natte natuur te zorgen. De landgoederen worden voor wandelaars toegankelijk, zodat doorgaande routes mogelijk zijn. Daarnaast komen er fiets- en (onverharde) wandelpaden. De graslandpercelen vallen onder de 50 hectare van het Afsprakenkader; de landgoederen niet.

2. VERANTWOORDELIJKHEDEN

De provincie Zuid-Holland coördineert de uitvoering en zorgt voor het financieel beheer. Rotterdam is volgens de Uitwerkingsovereenkomst (UWO)PMR/750 hectare belast met de uitvoering van het deelproject Schiezone. De gemeente Rotterdam is bevoegd gezag voor vaststelling van het bestemmingsplan. Inrichting en beheer van de graslanden zijn in handen van Natuurmonumenten.

3. STAND VAN ZAKEN EN ONTWIKKELINGEN

Het bestemmingsplan Schiezone is begin 2010 vastgesteld door de gemeenteraad. Met de uitspraak van de Raad van State in 2011 werd de natuurbestemming onherroepelijk. Het natuur- en recreatieplan is in 2013 door de raad vastgesteld. In 2014 is een detailontwerp gemaakt. Hierin staat ook de ecopassage in de noordelijke Schiezone als onderdeel van programma Integrale Ontwikkeling Delft-Schiedam (IODS).

Rotterdam heeft in 2015 een renovatieplan voor de landgoederen De Tempel en Nieuw Rhodenrijs (beide rijksmonument) opgesteld, samen met Natuurmonumenten en een particuliere projectontwikkelaar. De ligging van struinpaden en bruggen naar de landgoederen is hierin vastgelegd. De landgoederen versterken het recreatieve en historische karakter van dit gebied. Eind 2019 is het plan door het College vastgesteld. De tuinen van de landgoederen worden openbaar toegankelijk voor wandelaars.

Verwerving en inrichting zijn financieel geregeld in de grondexploitatie Noordrandprojecten PMR (Schiezone en Vlinderstrik), eind 2009 vastgesteld in de gemeenteraad.

Daarnaast heeft een particulier fonds (Louisa van der Velden Stichting) bijgedragen aan de realisatie van de Schiezone. Grondeigenaar is Rotterdam.

Inrichting en beheer zijn, via erfpacht, overgedragen aan Natuurmonumenten. De laatste grondverwervingsprocedure (3 ha) is afgerond. Eind 2017 is het agrarisch gebruik beëindigd

4. FEITELIJKE RESULTATEN

De aanpassingen in het gebied verlopen stapsgewijs. Er is een Laarzenpad gerealiseerd door de Schiezone van Delft naar Overschie, tussen de Rotterdamseweg/ Delftweg en A13 in. Dit gaat ook door de landgoederenzone en begraafplaats Hofwijk.

De ecopassage is in 2016 opgeleverd. Deze bestaat uit enkele passeerbuizen onder de wegen langs de Schie. Daardoor steken kleine dieren zoals de noordse woelmuis en de waterspitsmuis veilig de Rotterdamseweg/Delftweg, Schie en Kandelaarweg over. De Schie en aanpalende sloten hebben natuurvriendelijke oevers gekregen. Ook het fietspad langs de Schie is verbeterd.

De graslandpercelen heeft Natuurmonumenten verpacht aan boeren, onder voorwaarde dat zij geen mest of chemische bestrijdingsmiddelen gebruiken. Ze dienen als hooilanden of worden beweid met schapen en koeien. Terreinmedewerkers van Natuurmonumenten controleren dit. Niet-naleving betekent eenmalig een waarschuwing, bij herhaling gevolgd door beëindiging van de pacht.

In opdracht van Rotterdam zijn herfst 2016 de watergangen op de landgoederen De Tempel en Nieuw Rhodenrijs gebaggerd. Aanwezige duikers en stuwen zijn vrijgemaakt van slib, bladeren, takken en vuil. De aanlegsteiger voor de bootjes aan de Schie, ter hoogte van de landgoederen is eind juni 2020 opgeleverd.

De inrichting van de overtuin van de Tempel inclusief de eerste fase werkzaamheden tuinherstel en recreatieve herontwikkeling op en rond de landgoederen zal eind 2020 worden afgerond. De ontwikkelingen zijn al goed te zien als je langs de Schie de landgoederen passeert. De tuinen aan de linkerzijde van het hoofdgebouw zijn opener en parkachtiger dan voorheen.

Eind 2020 wordt de entree van de Schiezone met de parkeerplaats opgeleverd en een struinroute voorzien van bruggetjes vanaf de Tempel, door de weilanden, naar Delft. Het gebied is dan recreatief ontsloten voor de wandelaar. De bebording en entrees worden dan eveneens aangepast en in orde gemaakt.

De werkzaamheden ten noorden en ten zuiden van de begraafplaats Hofwijk worden door Natuurmonumenten uitgevoerd conform het vastgestelde natuur- en recreatieplan Schiezone, de inrichtingswerkzaamheden worden eind 2020 afgerond.

In het voorjaar van 2021 wordt er breder gecommuniceerd over de Schiezone als nieuw toegankelijk groengebied.



Onderhoud bomen bij Landgoed De Tempel (BRON: RONALD VAN DEN HEERIK)



Voor een overzicht van te raadplegen bronnen voor het verkrijgen van nadere details kijkt u op pagina 86–87.

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

CONCLUSIE

PROCES AFGEROND 

INHOUD AFGEROND 

TOELICHTING MET DE FEESTELIJKE OPENING VAN DE GROENE VERBINDING OP 11 JUNI 2014 IS DEZE AFSpraak CONFORM PLANNING EN BINNEN BUDGET GEREALISEERD.



BEOOGDE RESULTATEN

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

1. ACHTERGROND EN NADERE UITLEG AFSpraak

De afspraak maakt deel uit van de PMR-doelstelling om 750 hectare natuur- en recreatiegebied te creëren. Dit deelproject betrof de realisatie van een wandel- en fietsverbinding tussen Rotterdam-Zuid en Midden-IJsselmonde. Het 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. Ook het toekomstige natuur- en recreatiegebied Buitenland van Rhooon wordt toegankelijk voor bewoners uit Rotterdam: de fiets- en voetgangersbrug moet de fysieke barrière van de A15 en de Betuwelijn opheffen.

2. VERANTWOORDELIJKHEDEN

Het programma 750 hectare is een gezamenlijk publiek belang van Rijk, provincie, gemeente Rotterdam en de (opgeheven) stadsregio Rotterdam. De provincie coördineert de uitvoering, zorgt voor het financiële beheer en rapporteert aan het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV). De projectleiding van de Groene Verbinding viel onder verantwoordelijkheid van de toenmalige stadsregio Rotterdam. Zij sloot met de relevante partijen uitvoeringsovereenkomsten over realisatie, beheer en onderhoud. De gemeente Rotterdam is nu eigenaar van de fiets- en voetgangersbrug, met alle verplichtingen die daarbij horen.

3. STAND VAN ZAKEN EN ONTWIKKELINGEN

Het voorlopig ontwerp van de Groene Verbinding is in 2007 opgeleverd. Na overleg met de betrokkenen is in 2010 een definitief ontwerp gemaakt. Vervolgens heeft de stadsregio in 2011 het bestek afgerond. In 2012 zijn alle relevante vergunningen onherroepelijk geworden. De Groene Verbinding is begin 2012 aanbesteed. De werkzaamheden zijn uitgevoerd door Van der Horst Holding NV.

De Groene Verbinding is € 10 miljoen goedkoper uitgevallen dan geraamd. De brug heeft in totaal 9,2 miljoen euro gekost. Het overschot blijft conform afspraken uit UWG gelabeld voor infrastructurele projecten binnen PMR / 750 hectare. LNV heeft in 2018 ingestemd met de inzet van 2,26 miljoen van het overschot voor natuurontwikkeling in de Noordrand (polder Schieveen), aansluitend op Vlinderstrik en Schiezone. Een ander deel van het overschot wordt besteed aan het Binnenland van Rhooon, een gebied van 6 hectare dat als entreefunctie naar het nabijgelegen Buitenland van Rhooon fungeert. Er liggen globale schetsen klaar voor het realiseren van een bezoekerscentrum met uitkijktoren en parkeervoorzieningen. Andere functies waar aan gedacht wordt zijn een lokale foodmarkt, hostel en een restaurant. Het Binnenland van Rhooon ligt overigens buiten het PMR/750 hectare gebied, maar gaat bijdragen aan de bereikbaarheid van het Buitenland van Rhooon. Uit de Integrale Rapportage van enkele jaren terug bleek namelijk dat de brug onderbenut werd.

4. FEITELIJKE RESULTATEN

Eind augustus 2013 was de fiets- en voetgangersbrug over A15 en Betuwelijn klaar. De totale lengte is 190 meter, met een vrije overspanning van 150 meter. Voet- plus fietspad zijn 6,5 meter breed. Het 'netkousachtig' uiterlijk wordt bewerkstelligd door diagonaal rondlopende stalen en elkaar kruisende profielen. Naast op- en afritten voor wandelaars en fietsers is er ook een trappenhuis aan de Rotterdamse kant. In juni 2014 was de feestelijke opening.

De gemeente Rotterdam voert jaarlijks periodiek onderhoud uit aan de brug. Door het Corona-virus zijn de werkzaamheden dit jaar later uitgevoerd dan gepland. De brug is gereinigd, de afvoerputten zijn doorgespoeld en zijn er enkele herstelwerkzaamheden uitgevoerd aan de brug ter hoogte van het landhoofd aan de Barendrechtse zijde.

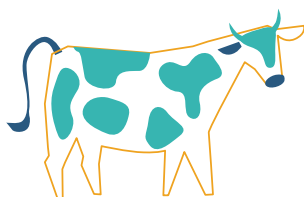
In 2017 is er slijtage van het betonnen brugdek geconstateerd. Na herstel in 2018 blijkt dit een terugkerend probleem te zijn. In 2019 is door de gemeente Rotterdam besloten om gefaseerd, gezien de omvang van de panelen, de slijtlaag van het brugdek in zijn geheel te vervangen voor een duurzamer alternatief. Ten tijde van het schrijven van dit infoblad werd nog onderzocht wat de beste optie is om de slijtlaag te vervangen. Naar verwachting wordt er dit jaar nog gestart met het uitvoeren van de werkzaamheden.



Fiets- en voetgangersbrug over A15 en Betuwelijn, onderdeel van de Groene Verbinding

(BRON: RONALD VAN DEN HEERIK)

Voor de realisatie van een snelfietsroute F15 IJsselmonde werken de provincie Zuid-Holland, het Ministerie van IenW, de gemeenten Barendrecht, Albrandswaard, Ridderkerk en Rotterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag samen. De Groene Verbinding maakt er deel van uit. De werkzaamheden bestaan onder andere uit het verbeteren en verbreden van fietspaden, fietsvriendelijker afgestelde verkeerslichten, extra verlichting en een minimaal aantal onderbrekingen. Hierdoor wordt het voor bijvoorbeeld forensen aantrekkelijker om te fietsen. De snelfietsroute bestaat uit twee routes, van elk 18 kilometer lang en verbindt bovengenoemde gemeenten met elkaar. De route wordt eind 2020 opgeleverd.



Voor een overzicht van te raadplegen bronnen voor het verkrijgen van nadere details kijkt u op pagina 86–87.



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 én tot een betere leefomgeving.

In de Planologische kernbeslissing (PKB) PMR staat 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 Rijnmond.

Dit zijn de vier rijksdoelstellingen van BRG. Elk BRG-project moet aan minimaal één van deze doelen een bijdrage leveren.

Het werkgebied van BRG omvat de regio Rijnmond, inclusief Goeree-Overflakkee. Het zwaartepunt van de BRG-projecten 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 projecten ter versterking van 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 uitvoering. Ook hebben zij vastgelegd hoe de financiering is geregeld.

Volgens de UWO BRG dienen alle BRG projecten eind 2020 te zijn afgerond.



De gemeente Rotterdam is verantwoordelijk voor de realisatie van het programma als geheel: zij voert het programmamanagement en legt (financiële) verantwoording af aan het rijk. Verschillende partijen voeren BRG-(deel)projecten uit. Dat zijn onder andere de gemeente Rotterdam zelf, maar ook Rijkswaterstaat, het Havenbedrijf Rotterdam (HbR), ProRail, de provincie Zuid-Holland, andere gemeenten in de Rijnmondregio en het Waterschap Hollandse Delta.

De toenmalige minister van Infrastructuur en Milieu (IenM) was namens de rijksoverheid het aanspreekpunt voor de gemeente Rotterdam. Met de start van het kabinet Rutte III in oktober 2017 is deze rol overgegaan op het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK).

In de UWO BRG (2005) waren diverse rapportageverplichtingen opgenomen. In het kader van de vereenvoudiging van de governancestructuur van PMR (brief van IenW aan de Tweede Kamer van november 2015, zie hoofdstuk 1) is het aantal verplichte rapportages verminderd. De gemeente Rotterdam rapporteert met

ingang van 2016 één (in plaats van twee) keer per jaar aan het Rijk over voortgang en financiële resultaten van BRG.

Voor wat betreft de inhoudelijke monitoring 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. Aanvankelijk besloten Rotterdam en Rijk de jaarlijkse projectmonitor en het vijfjaarlijks evaluatierapport te laten vervallen. Daardoor kwam de projectmonitoring in 2017 stil te liggen. Dat had tot gevolg dat in de Integrale Rapportage geen nieuwe informatie kon worden opgenomen over behaalde projectresultaten. Begin 2018 hebben de betrokken partijen geconstateerd dat het ontbreken van dergelijke informatie niet alleen een knelpunt oplevert voor de informatievoorziening voor de Tafel van Borging, maar ook voor het (nog wel verplichte) vijfjaarlijkse effectrapport (gepland voor 2021 – bij de afronding van BRG). Vanaf 2018 is de projectmonitoring



	Op lijst	Gereed	Gereed %
Leefbaarheidsprojecten (waarvan milieu)	23	20	87%
Leefbaarheidsprojecten (waarvan ruimte)	66	48	73%
Intensiveringsprojecten	19	19	100%
Totaal	108	87	81%

Figuur 8. Overzicht afgeronde en gemonitorde BRG-projecten per 1-1-2020

daarom in ere hersteld. Voor de resterende looptijd van het BRG-programma is budget beschikbaar gesteld waarmee de projectmonitoring kan worden uitgevoerd.

In de tweede helft van 2018 zijn door de deelnemende partijen binnen BRG concrete voorstellen gedaan voor de actualisatie van de UWO BRG. Deze voorstellen hadden onder meer betrekking op de nieuwe rolverdeling tussen de ministeries, de versterking van de governance en de vereenvoudiging van de verantwoordingsstructuur. Het idee was om de UWO-BRG aan te passen en het ondertekenproces samen met de andere aangepaste UWO's te doorlopen. Voor het aanpassen van de UWO moeten, naast alle partners, alle ministeries tekenen. Dit uitgebreide proces is voor het doel wat de partners voor ogen hebben (vooral: duidelijkheid verschaffen over de eindverantwoording over het programma) niet nodig. Dit najaar zal het Directieoverleg BRG (DO-BRG) een definitief besluit nemen over de wijze waarop het programma wordt afgerond en hoe de eindverantwoording zal plaatsvinden.

Het eerste effectrapport en de eerste evaluatie verschenen in respectievelijk 2012 en 2013; het tweede effectrapport begin 2017.

PLANNING EN VOORTGANG VAN HET PROGRAMMA

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

De intensiveringsprojecten waren in 2009 al afgerond (zie hiervoor ook de tabel).

De uitvoering van de leefbaarheidsprojecten is over de gehele programmaperiode (2006-2020) gespreid. Er zijn vijf deelprogramma's gerelateerd aan leefbaarheid (Stille wegdekken, Gebiedsgerichte benadering, Geluidsschermen, Kenniscentrum Geluid en Rivierparken). Daarnaast onderscheiden we vijf aparte projecten (Kwaliteitsimpuls Oostvoornse meer, Landtong Rozenburg, Calandspoorbrug, Warmtebedrijf en Port City).

Het totale aantal leefbaarheidsprojecten varieert in de loop van de tijd: projecten komen te vervallen en vrijgevallen middelen worden opnieuw ingezet.

Begin 2020 heeft de gemeente Rotterdam een nieuwe voortgangsrapportage opgesteld. De rapportage stelt vast dat er goede voortgang geboekt wordt. Op peildatum 1 januari 2020 bestaat het BRG-programma uit 89 leefbaarheidsprojecten. Daarvan waren er op 1 januari 2020 68 afgerond.

In het deelprogramma stille wegdekken zijn drie projecten komen te vervallen: Doklaan, N493 en fase II Marathonweg Vlaardingen. Daarnaast zijn er in 2019 drie nieuwe projecten aan het BRG-programma

De BRG-projecten dragen over het algemeen in voldoende mate bij aan de rijksdoelstellingen.

toegevoegd: Leuvekolk, Groene schakels Nieuwe-Waterweg en Verdedigingspark Hoek van Holland.

De nieuwe projecten worden deels gefinancierd met geld dat beschikbaar is gekomen na de herijking van het project Kenniscentrum Geluid (KCG) en deels vanuit vrijgevallen middelen van andere projecten die daarom om verschillende redenen niet door zijn gegaan.

Vrijwel alle nog af te ronden projecten en deelprogramma's zijn in voorbereiding of in uitvoering. Van twee projecten is geconstateerd dat uitvoering niet lukt binnen de looptijd van BRG (Groene Poort en Rozenburg-Oost). Er wordt een manier gezocht om de binnen BRG gereserveerde gelden ook na 1 januari 2021 voor deze projecten beschikbaar te houden.

PROJECTRESULTATEN

De 19 intensiveringsprojecten waren in 2009 allemaal succesvol afgerond. Van de 68 afgeronde leefbaarheidsprojecten heeft de DCMR er tot en met 2019 63 gemonitord. Voor deze projecten geldt dat de resultaten overwegend succesvol waren.

Het effectrapport uit 2017 concludeerde dat de BRG-projecten over het algemeen voldoende bijdragen aan de realisatie van de rijksdoelen. Veel effect 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.

Van het beschikbare BRG-budget van 80 miljoen euro ging tot en met 2016 ongeveer 40% naar milieukwaliteitsprojecten en 56% naar de ruimteprojecten (natuur- en

recreatieprojecten en 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. De afgesproken verdeling tussen milieukwaliteits- en ruimteprojecten is daarmee in 2019 bij de herverdeling van middelen losgelaten.

BRG EN DE DUBBELDOELSTELLING PMR

Belang en nut van BRG voor de dubbeldoelstelling van PMR zijn onomstreden. Deze conclusie uit de eerste evaluatie van BRG in 2013 is in het effectrapport van 2017 opnieuw onderstreept. Ook de evaluatie van de Regeling Grote Projecten van Ecorys uit 2020 bevestigt dit beeld. Door het lokale karakter van veel projecten is opschaling naar een merkbaar effect in het hele werkgebied van BRG echter niet mogelijk.

Vanaf 2014 worden wijzigingen in het projectenportfolio voorgelegd aan het DO-BRG. Daarin zitten de gemeente Rotterdam, het ministerie van BZK, HbR en de DCMR. Vanaf 2015 maakt consultatie van betrokken stakeholders onderdeel uit van de vervangingsprocedure. 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 voor de balans binnen PMR als geheel.

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

TOELICHTING AAN DE AFSpraak OM 200 HECTARE RUIMTEWINST TE BOEKEN IN HET BESTAANDE HAVENGEBIED WAS IN 2009 VOLDAAN. DE INTENSIVERINGSPROJECTEN ONDER DE VLAG VAN BRG ZIJN DAARMEE SUCCESVOL 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 aanwinst van nieuwe terreinen in bestaand havengebied (demping). Doel is om daarmee 200 hectare ruimte te winnen tussen 2006 en 2021. 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 standaard-containers (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.

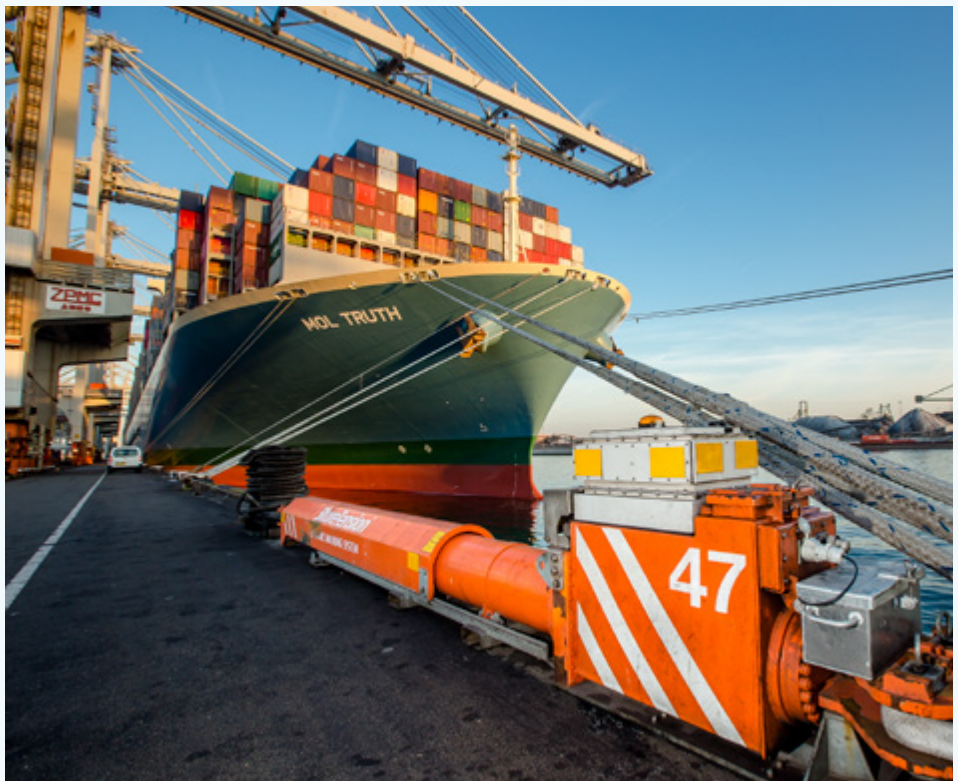
1. ACHTERGROND EN NADERE UITLEG AFSpraak

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 rijksdoelstellingen 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 (rijksdoelstelling 1, intensiveringsprojecten).

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



Containeroverslag in de Rotterdamse haven (BRON: ERIC BAKKER/HBR)

2. VERANTWOORDELIJKHEDEN

In de UWO BRG hebben de rijkspartijen, de gemeente Rotterdam, de provincie Zuid-Holland en de (toenmalige) 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 naar HbR.

3. STAND VAN ZAKEN EN ONTWIKKELINGEN

In de UWO BRG zijn 19 intensiveringsprojecten opgenomen. Het laatste intensiveringsproject is in 2009 afgerond. Dit onderdeel van 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 hectare ruimtewinst geboekt. Daarmee is het doel van de intensiveringsprojecten gerealiseerd en is voldaan aan de afspraak. Overigens gaat de intensivering in de Rotterdamse haven nog wel door, maar niet onder de vlag van BRG. Eén van de BRG-intensiveringsprojecten is bijzonder, omdat het ook een BRG-ruimteproject is. Het betreft Port City (zie tabel in infoblad 34&35).

De Havenvisie Rotterdam verwacht dat de containerstromen naar verwachting zullen blijven groeien, maar wel in een minder hoog tempo dan in eerdere ramingen. Eén van de genoemde scenario's is dat bestaande goederenstromen stabiliseren of op termijn af kunnen nemen. Dat kan bijvoorbeeld het geval zijn als de energietransitie wereldwijd versneld doorzet. Ook een no-deal Brexit heeft een negatief effect op de containerstromen.

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 IenW. Met de vereenvoudiging van de governancestructuur rond PMR zijn deze rapportageverplichtingen komen te vervallen, ook al omdat de doelstellingen ten aanzien van intensivering zijn behaald. 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 86–87.

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

TOELICHTING DE UITVOERING VAN DE MILIEUKWALITEITSPROJECTEN LIGT OP SCHEMA: MET NOG EEN JAAR UIVOERING TE GAAN IS 87% VAN DE PROJECTEN VOLTOOID. DE REALISATIE VAN DE PROJECTEN LOOPT NOG DOOR TOT 1-1-2021. BIJ 72% VAN ALLE AFGERONDE EN GEMONITORDE PROJECTEN ZIJN DE PROJECTAMBITIES BEHAALD. 22% VOLDOET NIET GEHEEL EN BIJ 9% (ÉÉN PROJECT) WAS HET OORDEEL VOLDOET NIET.

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 naar 23. KCG omvat intussen ook deelprojecten die aan rijksdoelen 3 en 4 zijn gekoppeld.

1. ACHTERGROND EN NADERE UITLEG AFSpraak

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. Het programma eindigt eind 2020. Dit infoblad gaat over de projecten die bijdragen aan verbetering van milieukwaliteit.

2. VERANTWOORDELIJKHEDEN

De gemeente Rotterdam is verantwoordelijk voor het programma BRG als geheel. Milieukwaliteitsprojecten worden uitgevoerd door verschillende partijen. Het Warmtebedrijf is in 2005 opgericht onder regie van Strategisch Platform R3 (ROM-Rijnmond). Aandeelhouders zijn Rotterdam, Zuid-Holland en woningcorporatie Woonbron.

De aanleg van geluidsschermen en stille wegdekken valt onder verantwoordelijkheid van de (spoor)wegbeheerders. Het Kenniscentrum Geluid Rijnmond (KCG) is in 2001 opgericht door het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) en de DCMR.

BRG-Milieuprojecten 1-1-2019	Aantal projecten	Gereed
Warmtebedrijf	1	1
KCG binnen projectdefinitie	4	4
KCG buiten projectdefinitie (wel milieuprojecten)	3	2
Geluidsreductie Calandspoorbrug	1	1
Deelprogramma Stille wegdekken	11	9
Deelprogramma Geluidsschermen	3	3
Totaal	23	20

Aantal afgeronde milieukwaliteitsprojecten per 1-1-2020 (excl. vervallen projecten).

3. STAND VAN ZAKEN EN ONTWIKKELINGEN

Op 1 januari 2020 was 87% van de milieukwaliteitsprojecten afgerond. KCG richtte zich primair op reductie van havengeluid. Na evaluatie in 2012 kreeg het, afgeslankt, een doorstart. Het resterende budget is herverdeeld. Ook projecten voor andere rijksdoelen dan milieukwaliteit komen nu in aanmerking, mits milieukwaliteit mee profiteert. Ze dragen nog wel de naam KCG, maar vallen buiten de oorspronkelijke projectdefinitie.



Het deelprogramma stille wegdekken bestaat uit elf projecten. De stille wegdekken werken optimaal wanneer ook de onderlagen worden vervangen. Koppeling aan groot onderhoud bemoeilijkt echter de planning binnen de uitvoeringsperiode van BRG. Mede daarom zijn een drietal projecten vervallen: Doklaan Rotterdam, Marathonweg Vlaardingen en de N493 bij Spijkenisse. De financiële bijdrage die gereserveerd was voor stil wegdek op de Doklaan, is ingezet voor een aanvullende geluidreducerende maatregel op de Aveling Noord. Het project Marathonweg (Vlaardingen) gaat waarschijnlijk vervangen worden voor andere weggedelen. De gemeente Vlaardingen heeft hier een verzoek voor ingediend, omdat de Marathonweg een Rijksbijdrage ontvangt en financiering vanuit de BRG niet meer nodig is.

4. FEITELIJKE RESULTATEN

Van de 20 afgeronde milieukwaliteitsprojecten zijn er tot en met 2019 18 gemonitord. Dertien projecten voldeden aan de projectambities. Vier projecten voldeden niet geheel (Stille wegdekken N218 (Brielle), Korperweg en Brielselaan (beide Rotterdam) en het communicatieproject KCG). Het stille wegdek Deltaweg Vlaardingen voldeed niet aan de projectambitie, noch aan de rijksdoelen. Opvallend is dat een relatief groot deel van de stille wegdekprojecten niet (volledig) voldoet. De oorzaak moet gezocht worden in de selectie van wegvakken: in de beschreven gevallen was sprake van een relatief klein aantal woningen met een te hoge geluidbelasting (zodat het rendement beperkt was), of een andere, dominantere geluidbron in de buurt van de woningen, waardoor het effect van het stille wegdek gering was.

Na afronding van aanvullende gevelisolatie door ProRail ondervinden omwonenden van de Calandspoorbrug niet langer geluidsbelasting boven de wettelijke norm. Toch blijft de brug een belangrijke lawaaibrong. In 2020 eindigt de technische levensduur van de brug. Door bij de vervanging ook gelijk het tracé naar het zuiden te verleggen wordt Rozenburg ontlast. Dit Theemswegtracé geeft bovendien een betere doorstroming van het spoorverkeer. Bewoners van Zwartewaal kunnen juist meer geluidsoverlast gaan ondervinden.

Sinds 2015 koopt het Warmtebedrijf Rotterdam warmte in bij het afvalbedrijf AVR en levert deze aan bedrijven en woningen. Het warmtetransportnetwerk bestaat uit twee leidingen, beide met een lengte van 26 kilometer. Het warmtebedrijf heeft een contract tot 2044 met de AVR. Het Pernis Restwarmte Initiatief, gestart in oktober 2018, is een samenwerkingsverband van Shell, Havenbedrijf Rotterdam en Warmtebedrijf Rotterdam; 16.000 Rotterdamse huishoudens krijgen restwarmte van Shell Pernis via de warmteleiding van Warmtebedrijf Rotterdam. Dat levert jaarlijks 35.000 ton CO₂-reductie op. Het warmtebedrijf draait al enkele jaren circa 6 miljoen verlies per jaar, doordat er te weinig afnemers zijn en er duur wordt ingekocht. Om het bedrijf uit de rode cijfers te halen sloot het bedrijf in 2018 een overeenkomst met Nuon voor warmtelevering in Leiden. Tot op heden komt dit project echter niet van de grond. Inmiddels heeft ook de Gasunie (eigendom van het Rijk) zich gemeld bij het Warmteparticipatiefonds Zuid-Holland; op dit fonds hoopt het Warmtebedrijf ook.

Het deelprogramma Geluidsschermen is geheel afgerond. Er zijn drie geluidsschermen langs de A20 gerealiseerd: twee in Rotterdam-Noord en één in Vlaardingen-West. Hierdoor nam het aantal woningen met een geluidsbelasting boven de voorkeurswaarde (48 dB) af met gemiddeld ruim 50%.

Het KCG-project Geluidmeetnet Maasvlakte is in januari 2018 afgerond. Inschatting is dat de Industrie, Europaweg en Havenspoorlijn (als ze tegelijk actief zijn) evenveel bijdragen aan hindermomenten.

Het KCG-project Testfaciliteit ontgassen binnenvaart is in 2019 afgerond. De provincie Zuid-Holland heeft een verbod ingesteld voor het ontgassen van benzeen en benzeenhoudende stoffen vanuit binnenvaartschepen. Er is in 2018 een mobiele ontgassingsfaciliteit de 'Don Quichot' ontwikkeld. Het project wordt in 2020 gemonitord.

Voor een overzicht van te raadplegen bronnen voor het verkrijgen van nadere details kijkt u op pagina 86–87.

infoblad

34&35

PEILDATUM: 01-01-2020

CONCLUSIE

PROCES OP KOERS 

INHOUD VOLDOET 

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.

Door tussentijdse wijzigingen in de portfolio is het aantal ruimteprojecten opgelopen van 63 (2018) tot 66 in 2020. KCG omvat intussen ook deelprojecten (ruimteprojecten) die aan rijksdoelen 3 en 4 gekoppeld zijn.

THEMA BESTAAND ROTTERDAMS GEBIED (BRG)

SUBDOEL REALISATIE RUIMTEPROJECTEN

OMSCHRIJVING REALISATIE RUIMTEPROJECTEN

TOELICHTING DE UITVOERING VAN DE RUIMTEPROJECTEN WORDT BEOORDEELD ALS 'OP KOERS': MET NOG EEN JAAR UITVOERING TE GAAN WAS 75% VAN DEZE PROJECTEN VOLTOOID. DE OGENSCHIJNLIJKE ACHTERSTAND WORDT VEROORZAAKT DOOR HET FEIT DAT ER IN DE AFGELOPEN DRIE JAAR VEEL NIEUWE PROJECTEN AAN DE PORTFOLIO ZIJN TOEGEVOEGD. UIT DE PROJECTMONITORING BLIJKT DAT TOT EN MET 2019 80% VAN DE GEREED GEMELDE EN GEMONITORDE PROJECTEN VOLDOET AAN DE PROJECTAMBITIES.

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 (zoals bij de Gebiedsgerichte benadering) of naar het Havenbedrijf Rotterdam (HbR), zoals de Landtong Rozenburg en de Kwaliteitsimpuls Oostvoornse Meer (KI-OVM). De opdrachtgever werkt het plan in detail uit, communiceert met belanghebbenden en stuurt de aannemer aan. Na afronding volgt verantwoording aan Rotterdam en eventuele andere subsidieverstrekkers.

BRG-Ruimteprojecten	Aantal projecten	Gereed
Landtong Rozenburg	1	1
Deelprogramma Rivierparken	10	9
Kwaliteitsimpuls Oostvoornse Meer	1	1
Deelprogramma Gebiedsgerichte benadering	32	29
Port City	1	1
KCG buiten projectdefinitie (ruimteprojecten)	9	5
Nieuwe ruimteprojecten	12	2
Totaal	66	48

Aantallen afgeronde ruimteprojecten en gebiedsgerichte projecten per 1-1-2020 (excl. vervallen projecten).

3. STAND VAN ZAKEN EN ONTWIKKELINGEN

De BRG-projectenportfolio bevatte aanvankelijk 30 ruimteprojecten. Sinds de start is de portfolio regelmatig aangepast en uitgebreid. Volgens de laatste voortgangsrapportage (1-1-2020) zijn er 66 ruimteprojecten gedefinieerd, waarvan er 48 gereed zijn. Vooral de laatste jaren zijn veel nieuwe ruimteprojecten toegevoegd.

In het laatste jaar van uitvoering, 2020, moeten er nog 18 projecten afgerond worden. Deze zijn vrijwel allemaal in voorbereiding of in uitvoering. Het wordt spannend of alle

projecten afgerond zijn voor de streefdatum van 1 januari 2021. Voor de projecten Rozenburg-Oost en Groene Poort Noord onderzoekt de gemeente samen met BZK en in overleg met de BRG-partners of de uitvoeringstermijn van BRG opgerekt kan worden.

4. FEITELIJKE RESULTATEN

Eind 2019 voldeden 36 van de 45 gemonitorde ruimteprojecten 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.

In 2019 zijn er drie ruimteprojecten gemonitord. Rivierpark Feijenoord voldeed niet volledig aan de projectambities, wel aan de rijksdoelstellingen. Het project Schelpweg in Hoek van Holland voldeed. Voor het project Getijdenpark Maashaven is nog geen zichtbaar resultaat ('geen oordeel mogelijk'). Het resultaat wordt pas zichtbaar als ook de overige fasen zijn uitgevoerd.

In 2015 kwam de herstructurering van de Landtong Rozenburg gereed. De landengte van bijna tien kilometer tussen de Nieuwe Waterweg en het Calandkanaal heeft een metamorfose tot groene oase midden in de haven ondergaan. HbR en de gemeente hadden plannen om loodsen, waaronder een distributiecentrum, te bouwen op de Landtong. Tegen de bouw van de distributielloodsen in het groen kwam veel verzet vanuit Rozenburg. Zo werd er vorig jaar door bijna duizend inwoners tegen geprotesteerd, tijdens een manifestatie op de Landtong. Het Rotterdamse gemeentebestuur heeft, mede door een tekort aan draagvlak van de bewoners, besloten definitief af te zien van de bouw van de loodsen.

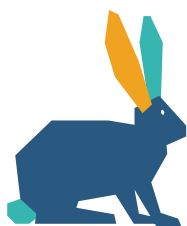
Negen van de tien rivierparken zijn gereed. Alleen het Rivierpark Schiedam (voorheen 'Pleintje van Nolet') is nog niet klaar. Er is in het voorbereidingsproces vertraging ontstaan door extra aanvullende eisen naar aanleiding van PFAS-maatregelen. Het project zal naar verwachting eind 2020 klaar zijn.

Het project Kwaliteitsimpuls Oostvoornse Meer is in 2009 formeel afgerond. Het project bleek na monitoring niet helemaal te voldoen aan de projectambities, omdat het waterpeil nog aangepast moest worden. Het Waterschap Hollandse Delta is gestart met de herzieningsprocedure van het peilbesluit. Volgens de planning zal het peilbesluit in de winter van 2020 geëffectueerd worden.

28 van de 32 projecten van het deelprogramma Gebiedsgerichte benadering zijn gereed, overwegend met goede resultaten. Vrijwel alle (24 van de 28) gemonitorde deelprojecten hebben een positief effect op natuur- en recreatiebeleving of op de ruimtelijke kwaliteit gehad. Voor 2020 staat de afronding van de overige drie projecten gepland. In 2019 is het plangebied Ouddorp-Bad Noord gerealiseerd.

Na herijking in 2012 is een deel van de KCG-gelden ingezet voor ruimteprojecten. Deze zijn om budgettaire-technische redenen de naam KCG blijven dragen. Eén van die projecten is KCG Van Dixhoorndriehoek. Dit is een natuurherstelproject in de duinen bij Hoek van Holland, aansluitend aan Spanjaards Duin (zie infobladen 26 en 27).

In 2020 worden drie KCG ruimteprojecten: 'verbetering quarantaineterrein', 'natuuroever Wilhelminahaven' en 'personenvervoer over water-uitbreiding ponton' uitgevoerd. Het laatste KCG ruimteproject (Rozenburg-Oost) kan niet binnen de BRG-periode worden afgerond. Onderzocht wordt hoe de BRG-financiering voor dit project na 1-1-2021 behouden kan blijven. Dat geldt ook voor het project Groene Poort.



Voor een overzicht van te raadplegen bronnen voor het verkrijgen van nadere details kijkt u op pagina 86–87.

BRONNEN

ALGEMEEN

- Planologische Kernbeslissing Project Mainportontwikkeling Rotterdam deel 4 (Minister van Verkeer en Waterstaat, Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 2006)
- Voortgangsrapportages PMR ('Grote Projecten') t.b.v. de Tweede Kamer (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, t/m 2016)
- Tussentijdse Evaluatie Project Mainportontwikkeling Rotterdam (Bureau Berenschot i.o.v. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2013)
- Evaluatie Project Mainportontwikkeling Rotterdam (Ecorys i.o.v. Ministerie Infrastructuur en Waterstaat, april 2020)
- Convenant Visie en Vertrouwen, Afsprakenkader Borging PMR (mei, 2008)
- Voorstellen hernieuwd afsprakenkader (Tabel 1) (Tafel van Borging, november 2017)
- MEP++ rapportages (HbR, t/m 2019)
- Website: Portofrotterdam.com

HOOFDSTUK 3 AANLEG MAASVLAKTE 2

- Milieueffectrapportage Aanleg Maasvlakte 2 (Havenbedrijf Rotterdam, 2007)
- Uitwerkingsovereenkomst deelproject Landaanwinning (UWO-MV2; 2005)
- Monitoringsplan Aanleg Maasvlakte 2 (Royal Haskoning i.o.v. Havenbedrijf Rotterdam, 2008)
- Evaluatie MEP Aanleg (Rijkswaterstaat, 2014 & 2018)

INFOBLAD 1:

- Concessie/Wbr-vergunning Monitoringsrapportages (HbR, t/m 2019)
- Halfjaarlijkse monitoringsrapportages Ogw (HbR; t/m 2019)

INFOBLAD 2:

- Jaarverslag 2019 Havenbedrijf Rotterdam (HbR, 2020)

HOOFDSTUK 4 BESTEMMING MAASVLAKTE 2

- Bestemmingsplan Maasvlakte 2 (Gemeente Rotterdam, 2018)
- Milieueffectrapport Bestemming Maasvlakte 2 (Royal Haskoning en Arcadis i.o.v. HbR, april 2007 en december 2017)
- MEP/monitoringsplan Bestemming Maasvlakte 2 (DCMR; maart 2012 & 2018)
- Datarapportages MEP Bestemming Maasvlakte 2 (DCMR, rapportages t/m 2019)
- Evaluatie MEP Bestemming Maasvlakte 2 (DCMR, 2017)

INFOBLAD 10:

- Beheerplan eiland 'De Kleine Beer' 2016 – 2017 (Bureau Stadsnatuur, maart 2016)
- Beheerplan Krabbeterrein 2016 – 2017 (Bureau Stadsnatuur, februari 2016)
- Concept Havenscan Beschermde en bedreigde soorten Havengebied Rotterdam (Bureau Stadsnatuur, december 2019)
- Milieueffectrapport Aanleg haven Papegaaiebek (Oranjewoud i.o.v. HbR, november 2006)

- Natuurwijzer Rotterdamse haven (HbR, waarnemingen 2016 t/m 2020)
- Ontheffing Flora- en faunawet (nu Wnb) tijdelijke natuur Havenbedrijf Rotterdam (Ministerie van Economische zaken, 2012)
- Gedragscode Flora- en faunawet (Grontmij i.o.v. HbR, 2009)

INFOBLAD 11:

- Jaarverslag 2019 Havenbedrijf Rotterdam (Havenbedrijf, 2019)

INFOBLAD 13:

- Programma Naar een toekomstvast OV (Stadsregio Rotterdam, juni 2012)
- Jaarverslag RET 2019 (RET, mei 2020)
- Motie gemeenteraad Rotterdam m.b.t. OV-verbinding Maasvlakte 2 d.d. 5 april 2007

INFOBLAD 15:

- Bestuursovereenkomst verbreding rijksweg15 Maasvlakte-Vaanplein (november 2007)
- (Wijziging) Tracébesluit A15 (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2010 & 2017)
- Website: blankenburgverbinding.nl
- Website: rotterdamvooruit.nl
- Website: verkeersonderneming.nl
- Website: Mrdh.nl

INFOBLAD 16:

- Effectprognose Luchtkwaliteit (Havenbedrijf Rotterdam, 2010, 2011, 2012, 2016)
- Lucht in cijfers, de luchtkwaliteit in Rijnmond (DCMR, t/m 2018)
- Overeenkomst Luchtkwaliteit Maasvlakte 2 + addenda (Rotterdam, 2008 en oktober 2011)
- Schone Lucht akkoord (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, januari 2020)

INFOBLAD 18 & 19:

- Nalevingsverslag Geluidproductieplafonds Rijkswegen (Rijkswaterstaat, t/m 2018)

INFOBLAD 20:

- Besluit tot vaststelling van de Veiligheidscontour Maasvlakte 1 en Maasvlakte 2 (Gedeputeerde staten van Zuid-Holland, februari 2014)

INFOBLAD 22

HOOFDSTUK 5 NATUURCOMPENSATIE

- Habitattoets, Passende beoordeling en uitwerking ADC-criteria ten behoeve van de vervolgbesluiten voor Maasvlakte 2. aanleg, aanwezigheid en gebruik MV2 (HbR; 2007)

INFOBLAD 24 & 25:

- MEP Natuurcompensatie Voordelta (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2009)
- Beheerplan Natura 2000 Voordelta 2015-2021 (Ministerie van Infrastructuur en Milieu/ Rijkswaterstaat, februari 2016)
- Evaluatie MEP Natuurcompensatie Voordelta (NCV) 2018 (Rijkswaterstaat, november 2018)
- Evaluatie Natura 2000-beheerplan 2008 – 2014 (Rijkswaterstaat, december 2013)
- PMR Monitoring Natuurcompensatie Voordelta-bodemdieren (Deltares/Imares, maart 2017)

- Garnalenvisserij experiment Voordelta (Imares i.o.v. Rijkswaterstaat, december 2014)
- Syntheserapport PMR-NCV (Deltares/Wageningen Marine Research s i.o.v. Rijkswaterstaat, februari 2019)
- Eindrapportage monitoring- en onderzoeksprogramma Natuurcompensatie Voordelta (PMR-NCV) (Deltares/Wageningen Marine Research i.o.v. RWS, juni 2020)
- Jaarrapportages Handhaving Voordelta (OZHZ, t/m 2019)

INFOBLAD 26 & 27:

- MEP Duinen en Plan van aanpak meetstrategie MEP Duinen (Deltares, december 2009)
- Beheerplan bijzondere natuurwaarden Solleveld en Kapittelduinen 2018-2023 (Sweco Nederland B.V. i.o.v. Provincie Zuid- Holland, juli 2018)
- Leidraad beheer Spanjaards Duin (Deltares, april 2017)
- Jaarverslagen Beheer Spanjaards Duin (Arens Bureau voor Strand- en Duinonderzoek & Artesia Water i.o.v. Zuid-Hollands Landschap, 2009 t/m 2018)
- Technisch verslag Evaluatie i.h.k.v. MEP Duinen (RWS; 2018)
- Advies begeleidingscommissie Duincompensatie Delfland over eindrapportage monitoring effecten strandhuisjes Spanjaards Duin (Omgevingsdienst Haaglanden, november 2019)
- Resultaten Monitoring Strandhuisjes Spanjaards Duin 2016-2018 (Arcadis, april 2019)
- Memo Veldbezoek Spanjaards Duin, 11 juni 2020 (Deltares, 6 juli 2020)
- Website: zhl.nl/spanjaards-duin

HOOFDSTUK 6 750 HECTARE NIEUWE NATUUR EN RECREATIE

- Uitwerkingsovereenkomst deelproject 750 hectare (UWO/750 ha; 2005)
- Voortgangsrapportages PMR t.b.v. de Tweede Kamer (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, t/m 2018)
- Website: polderpad.nl
- Website: vanrottetotschie.nl

INFOBLAD 28:

- Bestemmingsplan Buytenland van Rhoon (Royal Haskoning, april 2010)
- Uitwerkingsplan Buytenland van Rhoon (Gemeente Albrandswaard, april 2011)
- Levend Buitenland van Rhoon (Vereniging Nederlands Cultuurlandschap, februari 2014)
- "Behoud de polders van het Buitenland van Rhoon!" Een verkennend onderzoek (C.P. Veerman i.o.v. de provincie Zuid-Holland, juni 2014)
- Kansen pakken in het ' Buitenland van Rhoon' (C. Verdaas, J.J. de Graeff en J. de Groot i.o.v. de provincie Zuid-Holland, mei 2016)
- Streefbeeld Buitenland van Rhoon (Louis Bolk instituut, Vereniging Nederlands Cultuurlandschap, Peter Verkade Landschapsarchitect i.o.v. Provincie Zuid-Holland, 2018)
- Programma Zuid-Hollands Groen Jaarverslag 2019 (Gedeputeerde Staten, april 2020)
- Website: buitenland-van-rhooen.nl

INFOBLAD 29:

- Bestemmingsplannen Vlinderstrik (gemeente Lansingerland resp. gemeente Rotterdam, maart 2011 en april 2016)
- Fauna Effect Rapportage Vlinderstrik (Bureau Waardenburg, oktober 2010)
- Definitief ontwerp Inrichtingsplan Vlinderstrik (Gemeente Lansingerland en Rotterdam; maart 2014)
- Beheerplan Vlinderstrik (Bureau Waardenburg i.o.v. Natuurmonumenten, 2015)
- Website: herenboeren.nl/projecten/herenboeren-rotterdam

INFOBLAD 30:

- Bestemmingsplan Schiezone (gemeente Rotterdam, februari 2010)
- Masterplan Schiezone PMR/750 hectare Natuur en Recreatie (gemeente Rotterdam, provincie Zuid-Holland en de stadsregio Rotterdam, oktober 2007)

INFOBLAD 31

HOOFDSTUK 7 BESTAAND ROTTERDAMS GEBIED

- Bestuursakkoord inzake uitvoering van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (Den Haag juni 2004)
- Uitwerkingsovereenkomst deelproject Bestaand Rotterdams Gebied (UWO/BRG; 2005)
- Havenvisie 2030 (Havenbedrijf Rotterdam, november 2011)
- Voortgangsmeldingen en -rapportages PMR Bestaand Rotterdams Gebied (gemeente Rotterdam; t/m 1-1-2020)
- Effectrapport Bestaand Rotterdams Gebied (DCMR, december 2011 en april 2017)
- Evaluatierapport Bestaand Rotterdams Gebied (DCMR, 2013)

INFOBLAD 32

INFOBLAD 33 EN 34 & 35:

- Voortgangsmeldingen en -rapportages PMR Bestaand Rotterdams Gebied (gemeente Rotterdam; t/m 1-1-2020)
- Rapportages Projectmonitoring BRG (DCMR, t/m 2017)

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	Eric Bakker / HbR
Hoofdstuk 2	Hans Elbers / Fotovlieger
Hoofdstuk 3	Rindert van den Toren
Hoofdstuk 4	SIF
Hoofdstuk 5	Jan Baks Fotografie
Hoofdstuk 6	Ronald van den Heerik Fotografie
Hoofdstuk 7	Ronald van den Heerik Fotografie
Omslag:	SIF
pagina 7	Gerrit de Heus /HbR
pagina 9	Ronald van den Heerik Fotografie
pagina 13	Ronald van den Heerik Fotografie
pagina 19	ProRail
pagina 27	SIF
pagina 49	Koos de Visser
pagina 65	Marc Bolsius

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

Gemeente Rotterdam
Havenbedrijf Rotterdam
Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
Provincie Zuid-Holland
Rijkswaterstaat

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

ONTWERP EN REALISATIE

Proforma visual identity, Rotterdam

NADERE INFORMATIE

Aldo Bouman, aldo.bouman@dcmr.nl,
tel. 010 – 24 68 519
Ilse Bronkhorst, ilse.bronkhorst@dcmr.nl
tel. 010 – 24 68 017
Siân Jones, sian.jones@dcmr.nl
tel. 010 – 24 68 521

Parallelweg 1, Schiedam
Postbus 843, 3100 AV Schiedam

Oktober 2020

