

# Uitvoerings agenda 1.0

2025 — 2050

**NOVEX**  
Rotterdamse haven



# Inleiding op de **uitvoeringsagenda**

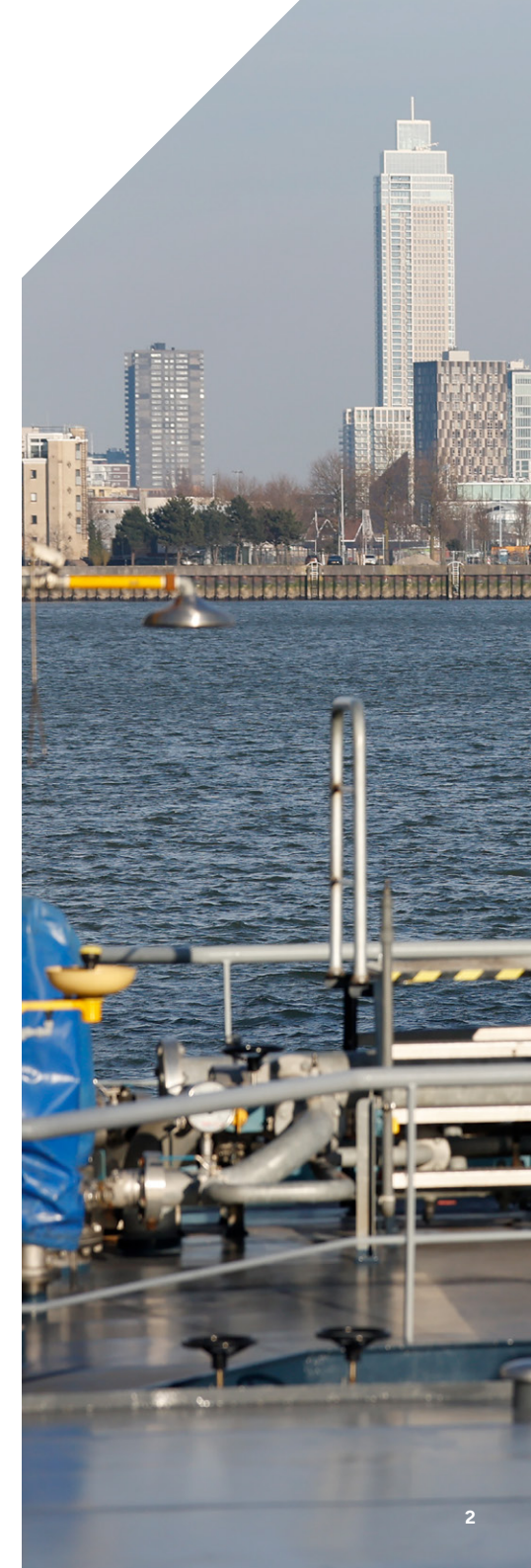
Voor u ligt de 1.0 versie van de uitvoeringsagenda NOVEX Rotterdamse haven. Deze agenda is het vertrekpunt om de komende jaren uitvoering te geven aan de ambities van de partijen in en rond de haven, zoals verwoord in het Ontwikkelperspectief NOVEX Rotterdamse haven.

De uitvoeringsagenda is in een proces met vele partijen tot stand gekomen. Tegelijkertijd is duidelijk dat er zowel in als rond de haven, zoveel in beweging is. Dit vergt slim navigeren in complexiteit en onzekerheid. Deze Uitvoeringsagenda 1.0 is dus geen statisch document maar een startpunt van een adaptief en cyclisch proces waar ruimte is voor tussentijds trechters, verfijnen, concretiseren en prioriteren. De agenda zal daarbij regelmatig herijkt worden.

De kern van de uitvoeringsagenda zijn de sleutelafspraken. In deze sleutelafspraken komt de meerwaarde van de NOVEX-samenwerking tot uiting: ruimtelijke samenhang, noodzaak tot samenwerking en versnelling van de uitvoering. Deze sleutelafspraken worden na de publicatie van de uitvoeringsagenda in maart 2025, verder uitgewerkt. Onderdeel van de uitwerking is dat alle partijen aan kunnen geven of zij deel willen nemen aan de uitwerking van de afspraken, trekker er van willen zijn en/of bij willen dragen aan de realisatie er van. De uitvoeringsagenda wordt ook vertaald in een investeringsagenda, waarin (financiële) middelen worden gekoppeld aan het realiseren van de ambities.

De afspraken en projecten uit deze uitvoeringsagenda doorlopen, indien van toepassing, vanzelfsprekend de daarbij horende besluitvormings- en participatieprocessen.

Deze uitvoeringsagenda 1.0 is hiermee een uitnodiging aan partijen in en rond de haven om bij te dragen aan de realisatie van de ambitie om de haven van Rotterdam te ontwikkelen richting het meest duurzame havenindustriële complex van de wereld in 2050, in een krachtige metropool en in balans met de leefomgeving.





“

De kern van de uitvoeringsagenda zijn de **sleutelafspraken.**”



# Samen **verder bouwen** **aan de toekomst** van het Rotterdamse havengebied

De Rotterdamse haven is dé plek waar de energie-, grondstoffen- en materialentransitie vorm moeten krijgen. 13% van alle energie die in Europa wordt gebruikt, gaat door de Rotterdamse haven. 40% van de CO<sub>2</sub> opgave waar Nederland voor staat, kan in de Rotterdamse haven gerealiseerd worden.

Daarmee is de Rotterdamse haven de schakel en versneller voor de duurzame ambities van Nederland en Noordwest-Europa. Als het hier niet lukt, dan lukt het nergens. Een vitale toekomstbestendige metropoolregio is cruciaal voor de transitie van de haven. De haven kan niet zonder de krachtige metropool met een goede woon- en leefkwaliteit en de metropool kan niet zonder een krachtige, toekomstbestendige haven. Haven, metropool en leefomgeving zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden.

Met deze Uitvoeringsagenda 1.0 van het NOVEX-gebied Rotterdamse haven zetten de betrokken partijen de integrale koers in het Ontwikkelperspectief voort die in december 2023 is vastgesteld voor dit gebied. Met deze Uitvoeringsagenda zetten de betrokken partijen de stap naar de realisatiefase. De Uitvoeringsagenda vertaalt de ambitie uit het ontwikkelperspectief in concrete doelen, afspraken en projecten, zodat duidelijk wordt wie wat wanneer doet.

Die ambitie is groot. Afgesproken is dat de Rotterdamse haven beweegt naar het meest duurzame haven- en industriecomplex ter wereld in 2050, internationaal concurrerend, gelegen in een krachtige toekomstbestendige metropoolregio en dat deze transitie wordt gerealiseerd in goede balans met de leefomgeving, vanuit het streven naar brede welvaart. Deze ombouw van de haven is wat betreft impact vergelijkbaar met de wederopbouw van de haven na de Tweede Wereldoorlog.

Keuzes op de korte termijn zijn structurerend voor de lange termijn en omgekeerd. Tegelijkertijd realiseren we ons dat als wij geen keuzes maken, dat er dan keuzes voor ons worden gemaakt. Dat gaat ten koste van de kwaliteit van dit gebied. Wat nu nog een mogelijkheid is, wordt dan een onvermijdelijkheid. Daarom werken we samen om silo's te doorbreken en onze ambitie te realiseren. Partijen sturen samen op coherente transitie en zetten de eigen (omgevings-) instrumenten in om gezamenlijk de transitie te bewerkstelligen.



**Als het hier niet lukt,  
dan lukt het nergens.”**

De Uitvoeringsagenda NOVEX-gebied Rotterdamse haven omvat niet alles wat er in het gebied wordt gerealiseerd. De nadruk ligt op samenwerking tussen Rijk, regionale overheden en private partijen om zorgvuldig om te gaan met de ruimte, om uitvoering te versnellen en om samenhang aan te brengen in strategische ruimtelijke keuzes. De opgave in de haven en het gebied zijn daarbij groter dan de NOVEX-opgave alleen. Tegelijkertijd kan de agenda alleen slagen als ruimtelijke keuzes en belangrijke maatregelen die nodig zijn op andere terreinen – zoals op het gebied van het vestigingsklimaat – elkaar versterken.

Een robuuste haven kan daarbij niet zonder robuuste gemeenten. “Alleen ga je snel, samen kom je verder.” In dit programma werken daarom vele partners samen; Rijk, Provincie Zuid Holland, de gemeente Rotterdam, het Havenbedrijf, alsook regiogemeenten, Deltalinqs en Natuur- en Milieufederatie Zuid Holland. De samenwerking met de gemeenten Schiedam, Maassluis, Albrandswaard, Vlaardingen, Nissewaard, Voorne aan Zee en Dordrecht wordt de komende periode geïntensiveerd, in de wetenschap dat deze agenda alleen slaagt als we het samen doen. Deze partners zijn onderdeel van het Breed Bestuurlijk Overleg. In dit overleg is gesproken over de verschillende opgaven, projecten en trajecten die we samen willen en gaan oppakken. Deze agenda is een 1.0 versie, waarbij het nadrukkelijk de bedoeling is om te komen tot een regionaal ontwikkelingsperspectief en een regionale samenwerkingsagenda.





- Rotterdamse haven als sleutel in transitie**

  - Beweegt naar het meest duurzame HIC ter wereld
  - Ombouw, afbouw en opbouw
  - Prioriteit aan de energie-, grondstoffen en materialen transitie
  - Slimme specialisatie in relatie tot andere industrieclusters Nederland
  
- Gezamenlijke regie op een coherente transitie**

  - Rol voor alle partijen om samen regie te voeren
  - Inzetten op slimme functiecombinaties en efficiënt ruimtegebruik
  - Gezamenlijk sturen op het juiste bedrijf op de juiste plek
  
- We richten ons op de korte én lange termijn (inclusief doorkijk 2100)**

  - Mogelijk grootschalige productie hernieuwbare waterstof op land nabij aanlanding WOZ, waterstofbackbone en industriële clusters.
  - Klimaatverandering heeft op lange termijn impact op haven en industrie, bijvoorbeeld vvb. verzilting en zoetwatertekort
  - Natuursystemen staan door klimaatverandering onder druk
  - Strategie Deltaprogramma voldoet tot 2070; nieuwe inzichten kunnen leiden tot bijstellen van de tijdshorizon



# Ermonyu



<b>1</b>	Inleiding	10	<b>4.2.1</b>	Klimaatneutraal en circulair	27
<b>1.1</b>	Aanleiding en doel van de Uitvoeringsagenda	11	<b>4.2.2</b>	Elektrificatie	28
<b>1.2</b>	Vervolgproces	12	<b>4.2.3</b>	Waterstof en warmte	29
<b>1.3</b>	Afkortingen en begrippen	13	<b>4.2.4</b>	Logistiek en bereikbaarheid Rotterdamse haven	31
<b>2</b>	Opgaven in een complex gebied	14	<b>4.3</b>	Krachtige metropoolregio	31
<b>2.1</b>	Een complex gebied van (inter)nationaal belang	15	<b>4.3.1</b>	Kansen voor woningen (nieuw en bestaand) en voorzieningen	32
<b>2.2</b>	Opgaven	15	<b>4.3.2</b>	Betere bereikbaarheid	33
<b>2.3</b>	Afbakening gebied en visiekaart	16	<b>4.3.3</b>	Impuls onderwijs, economie, innovatie en leervervoering	35
<b>3</b>	Vormgeven aan uitvoering: Adaptief programmeren en samenwerking	18	<b>4.4</b>	In balans met de leefomgeving	36
<b>3.1</b>	Adaptief programmeren	19	<b>4.4.1</b>	Versterken natuurkwaliteit, landschapswaarde en recreatie	36
<b>3.2</b>	Governance	19	<b>4.4.2</b>	Minder overlast van geluid, stof en stank	37
<b>3.2.1</b>	Breed bestuurlijk inhoudelijke afstemming	20	<b>4.4.3</b>	Betere bodem- en waterkwaliteit	37
<b>3.2.2</b>	Bestuurlijke procesmatige afstemming	20	<b>4.4.4</b>	Impuls omgevingsveiligheid	38
<b>3.3</b>	Samenwerken aan een coherente transitie	20	<b>4.5</b>	De sleutelprojecten vanuit de gebieden	38
<b>4</b>	De uitvoeringsagenda langs drie doelen	24	<b>5</b>	Doorkijk naar een investeringsagenda	40
<b>4.1</b>	Ruimtegebrek haven en impuls leefomgeving	26	<b>6</b>	Voortgang en monitoring	42
<b>4.2</b>	Transitie Haven	27			

# Inleiding

HOOFDSTUK 1

# 01

Het Rijk en de regio hebben op 7 december 2023 gezamenlijk het Ontwikkelperspectief NOVEX-gebied Rotterdamse haven bestuurlijk vastgesteld. Nu stellen de NOVEX-partners, in afstemming met regionale partijen, een uitvoeringsagenda 1.0 op om de stap richting realisatie van het ontwikkelperspectief te kunnen zetten.

## 1.1 Aanleiding en doel van de Uitvoeringsagenda

De uitvoeringsagenda beschrijft op welke onderdelen samenwerking tussen de partijen de komende jaren nodig is om de gezamenlijke koers uit te voeren. In het Breed Bestuurlijk Overleg (BBO) van 27 mei 2024 hebben de omgevingspartijen en de initiatiefnemers afgesproken langs welke inhoudelijke lijnen wordt samengewerkt om dit Ontwikkelperspectief tot uitvoering te brengen.

### Ambitie Ontwikkelperspectief 2050:

- **De Rotterdamse haven beweegt naar het meest duurzame haven- en industriecomplex ter wereld in 2050, internationaal concurrerend en gelegen in een krachtige toekomstbestendige metropoolregio;**
- **De transitie wordt gerealiseerd in goede balans met de leefomgeving, vanuit het streven naar brede welvaart**

Dit is een grote opgave die veel inzet vraagt van alle betrokken partijen. De ombouw van de haven is wat betreft impact vergelijkbaar met de wederopbouw van de haven na de Tweede Wereldoorlog. Om deze ambitie te realiseren wordt er vanuit het NOVEX-programma gewerkt aan de volgende doelen:

- 1** **Zorgvuldig gebruik maken van de beschikbare ruimte**
- 2** **Versnellen van de uitvoering**
- 3** **Samenhang aanbrengen in de besluitvorming over de strategische ruimtelijke keuzes**

De doelen van het NOVEX-gebied Rotterdamse Haven zijn erop gericht om op een zorgvuldige manier om te gaan met de beperkt beschikbare ruimte. Daarbij rekening te houden met de gewenste transities, het duurzaam functioneren van het HIC en de impact op de omgeving. Dat doen partijen door het versnellen van de uitvoering die bijdraagt aan de gestelde ambitie. Daarbij stemmen de partners strategische ruimtelijke keuzes die zij maken onderling af en bewaken zij de samenhang.

De volgende kernpartijen hebben deze Uitvoeringsagenda NOVEX-Rotterdamse Haven onderschreven als leidraad voor hun inzet ten aanzien van de beschreven opgaven:

*Provincie Zuid-Holland;  
Gemeente Rotterdam;  
Havenbedrijf Rotterdam  
DCMR  
Ministeries van I&W, VRO, KGG, EZ, LVVN*

Het Bestuurlijk Overleg (BO) NOVEX Rotterdamse Haven fungeert als bestuurlijk overlegorgaan waarin nationale en regionale overheden en het Havenbedrijf Rotterdam de samenwerking bespreken en, waar nodig, verdere stappen ondernemen om de gezamenlijke ambitie te realiseren. Dit gebeurt in afstemming en samenwerking met regiogemeenten en andere omgevingspartijen in het Breed Bestuurlijk Overleg (BBO).



## Wat is het **NOVEX-gebied** Rotterdamse haven?

Het kabinet heeft 16 NOVEX-gebieden benoemd waar de nationale opgaven in het fysieke domein dusdanig stapelen dat een gebiedsgerichte aanpak nodig is. Een van deze gebieden is de Rotterdamse Haven. In het NOVEX-gebied Rotterdamse Haven werken Rijk (IenW, VRO, KGG, EZ, LVVN) en Regio (provincie Zuid-Holland, gemeente Rotterdam, Havenbedrijf Rotterdam en DCMR) samen aan de transitie naar een duurzaam, circulair en klimaatneutraal Haven Industrieel Complex (HIC). Dit is een grote opgave die veel inzet vraagt van alle betrokken partijen. Met de benoeming tot NOVEX-gebied in 2022 is door het Rijk aan de samenwerkende gebiedspartijen gevraagd om te komen tot een ruimtelijk ontwikkelperspectief voor 2030 en 2050. Het ontwikkelperspectief NOVEX-gebied Rotterdamse haven is op 7 december 2023 vastgesteld door de zeven initiatiefnemers. De uitvoering wordt in deze uitvoerings- en investeringsagenda voor het gebied vastgesteld. Hierbij zijn de leidende principes uit de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) gehanteerd, zijnde niet afwentelen, meervoudig ruimtegebruik en gebiedskenmerken centraal stellen, in combinatie met het behouden en waar mogelijk versterken van ruimtelijke kwaliteit.

### 1.2 Vervolgproces

De Uitvoeringsagenda zorgt voor samenhang, richting en concretisering naar de uitvoering toe. Tegelijkertijd verlopen transities grillig, schoksgewijs en gaan zij gepaard met schommelingen. Het zijn complexe processen en met veel onzekerheid omgeven. Door samen te sturen in de transitie van de Rotterdamse haven en beleidsvoornemens met ruimtelijke implicaties aan de voorkant af te stemmen streven de betrokken partijen naar een zo coherent mogelijke transitie. Een coherente transitie verloopt namelijk sneller en kost minder ruimte. Dit vergt slim navigeren in de complexiteit en onzekerheid. Het Ontwikkelperspectief (2023) en deze Uitvoeringsagenda (2025) passen daarom in een adaptief en cyclisch proces waar ruimte is voor tussentijds trechtersen, verfijnen, concretiseren en prioriteren.

De Uitvoeringsagenda 1.0 focust op de belangrijkste stappen voor de komende jaren waarbij samenwerking essentieel is om tempo te maken en resultaten te boeken. Dit legt de basis voor de komende decennia. De afspraken in de uitvoeringsagenda richten zich op de (versnelling van de) uitvoering van de opgaven in de NOVEX-gebieden binnen al bestaande kaders (beleid- en regelgeving) of zijn agenderend van aard en richten zich op nog te maken en/of benodigde structurerende keuzes in nationale en regionale (ruimtelijke) wet- en regelgeving en/of beleid (Omgevingsvisies). In het proces van beleidsborging en aanpassing van deze instrumenten wordt vanzelfsprekend voldaan aan de wettelijke vereisten, bijv. te doorlopen m.e.r. procedures. In deze uitvoeringsagenda worden zelf geen m.e.r.-plichtige keuzes gemaakt, dat is onderdeel van de uitwerking van de afspraken.

Binnen NOVEX werken alle overheden samen aan de ruimtelijke inrichting van Nederland. NOVEX kent twee samenhangende sporen: gebiedsgerichte regie in 16 NOVEX-gebieden (waaronder de Rotterdamse haven) en regie per provincie. In het spoor regie per provincie maken Rijk en provincies aan de voorkant afspraken in ruimtelijke arrangementen om nationaal en provinciaal omgevingsbeleid op elkaar af te stemmen en sneller tot uitvoering te komen. Dit op basis van ruimtelijke voorstellen die de provincies hebben opgesteld, nationale programma's en de Nota Ruimte die in voorbereiding is. De uitvoeringsagenda 1.0 voor NOVEX-gebied Rotterdamse haven loopt daar waar mogelijk samen op met het provinciale ruimtelijke arrangement voor Zuid-Holland.

### 1.3 Afkortingen en begrippen

We hanteren de volgende afkortingen in deze Uitvoeringsagenda:

- BO — Bestuurlijk Overleg
- BBO — Breed Bestuurlijk Overleg
- CO — Coördinatorenoverleg
- DO — Directeurenoverleg
- HIC — Haven Industrieel Complex
- NRD — Notitie Reikwijdte en Detailniveau
- PZH — Provincie Zuid-Holland
- RIA — Regionale Investeringsagenda
- UA — Uitvoeringsagenda



# Opgaven in een **complex gebied**

# 02

De Rotterdamse haven is de grootste haven van Europa en een belangrijk vervoersknooppunt van internationale betekenis. De haven is op dit moment voor een groot deel gericht op de overslag en verwerking van fossiele grond- en brandstoffen.

## 2.1 Een complex gebied van (inter)nationaal belang

De wereld om ons heen verandert en dat raakt ook de Rotterdamse haven. Geopolitieke verschuivingen brengen een noodzaak tot meer strategische autonomie binnen Nederland en Europa onder andere op gebied van kritieke grondstoffen en energie.

De haven speelt hierin een belangrijke rol. De internationale verduurzamingsdoelstellingen zoals de EU Green Deal en het Klimaatakkoord van Parijs en de doorvertaling daarvan in nationale doelen en ambities vragen een transitie van de haven. Tegelijkertijd is de fysieke en milieuruimte schaars, is het stedelijk gebied richting de haven gegroeid en staat de kwaliteit van natuur en landschap onder druk. De 'license to operate' van de haven ligt in het continue zoeken naar de balans tussen een fijne en gezonde leefomgeving en het uitvoeren van industriële en logistieke activiteiten.

Deze ontwikkelingen zijn aanleiding om een nieuw perspectief te schetsen voor een duurzaam en toekomstbestendig verdienvermogen voor de haven. Het Rotterdamse Haven Industrieel Complex (HIC) heeft qua ligging, concurrentiekracht, aanwezige bedrijven en instellingen en infrastructuur het potentieel zich te ontwikkelen tot het meest duurzame haven- en industrieelcomplex ter wereld.

Het is daarbij belangrijk dat de Rotterdamse haven internationaal concurrerend blijft en de werkgelegenheid voor ruim 250.000 mensen in stand wordt gehouden.<sup>1</sup> Om dit te realiseren, heeft de haven voldoende fysieke en (milieu)gebruiksruimte nodig, zoals geluidruimte, stikstofdeponieruimte en risicoruimte. Tegelijk hebben Rotterdam en de gemeenten in de regio een grote woningbouwopgave en opgaven om de bereikbaarheid en de kwaliteit van de leefomgeving, in de stad en

omgeving, te verbeteren. Ook hiervoor is voldoende fysieke en (milieu)gebruiksruimte nodig. De stapeling van complexe opgaven en lokale, regionale en (inter)nationale belangen maakt dat de Rotterdamse haven is benoemd als NOVEX-gebied.

## 2.2 Opgaven

De opgaven waar de haven en omgeving voor staan, zijn samen te vatten langs de volgende acht thema's:



### Havenactiviteiten circulair en klimaatneutraal:

De nationale doelstelling is om in 2050 klimaatneutraal en circulair te zijn. Deze doelstelling is kaderstellend voor de haven.



### Verstedelijking en leefomgeving:

Er ligt een nationale opgave om de komende jaren 900.000 woningen te realiseren, de bestaande voorraad te verduurzamen en een fijne en gezonde leefomgeving te realiseren. Een kleine 98.000 woningen hiervan landen in de regio Rotterdam in de periode tot en met 2030, zoals vastgesteld in de Woondeal.



### Bovenregionaal grondstoffen- en energiesysteem:

De nationale doelstelling om in 2050 klimaatneutraal en circulair te zijn, heeft ook effect op hoe de haven functioneert in het bovenregionale grondstoffen- en energiesysteem. Dit gaat om de aanvoer, afvoer en opslag van energie(dragers) en grondstoffen naar het achterland (nationaal en internationaal).

1. Havenmonitor (2024), totale werkgelegenheid (direct en indirect) per zeehaven in 2023, totaal voor Rijn-Maasmond is 252.418, zie: <https://shorturl.at/A5CTh>

**Economie:**

De transitie raakt alle bestaande bedrijven in de haven. Deze opgave gaat om duurzaam verdienvermogen van individuele bedrijven en de mogelijkheid om opbrengst te genereren tijdens en na de transitie. Het gaat ook om de werkgelegenheid in de regio.

**Natuur en landschap:**

De (beschermde) natuur rond de Rotterdamse haven, voornamelijk duingebieden, open groene landschap en de vooroevers, moet verbeterd en duurzaam in stand worden gehouden volgens de maatstaven van de Europese Vogelen Habitatrichtlijn.

**Klimaatbestendigheid:**

Dit gaat om langdurige veiligheid, verzilting, waterbeschikbaarheid en betrouwbaarheid van het havensysteem als gateway to Europe, de natuur en het achterland (landbouw en drinkwater) in stand te houden.

**Mobiliteit en distributie:**

De haven is bereikbaar, beschikbaar en betrouwbaar. De reistijd van en naar de haven zijn belangrijk voor zowel het functioneren van de haven op het gebied van transport en logistiek, als voor de mensen die er wonen en werken.

**Defensie:**

Nederland heeft zich in NAVO-verband gecommitteerd aan Host Nation Support activiteiten en heeft de status als transitieland. Door de strategische ligging aan de westkust van Europa is Nederland een geschikt doorvoerland voor het verplaatsen van militair personeel en materieel.

**De hoofdpogave: drie samenhangende transities**

De hoofdpogave voor dit NOVEX-gebied is het realiseren van drie samenhangende transities:

- 1) **De transitie van fossiele energiebronnen naar gebruik van hernieuwbare energie (energietransitie),**
- 2) **de transitie van fossiele grondstoffen naar gebruik van hernieuwbare grondstoffen (grondstoffentransitie) en**
- 3) **de recycling van materialen en het gebruik van dit recycleert ter vermindering van het primaire grondstofgebruik door bedrijven (materialentransitie).**

De inzet is om zoveel als mogelijk deze transities binnen de bestaande (milieu en fysieke) ruimte te laten plaatsvinden. De transitie raakt ook alle logistieke processen die door de haven heen gaan. Bijvoorbeeld de verduurzaming van het transport van goederen naar het achterland via weg, spoor, binnenvaart en per buisleiding. Ook de aard van de goederen zal veranderen wat ook het achterland raakt, bijvoorbeeld bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. Wettelijk vastgestelde doelen zijn hierin leidend. Daarnaast zijn er door het Rijk en regionale en lokale overheden ambities geformuleerd die niet in wetten zijn vastgelegd, zoals nationale doelen voor een circulaire economie.

Het ontwikkelperspectief en de uitvoeringsagenda hebben een belangrijke functie in het verbinden en versterken van al bestaande trajecten. Want ook nu en in de nabije toekomst zijn er allerlei ontwikkelingen gaande in de Rotterdamse haven. Wat gebeurt er al:

- Er zijn volop initiatieven die bijdragen aan de energie-, grondstoffen- en materialentransitie. In het oog springend zijn de grote infrastructurele projecten zoals de aanlandpunten van wind op zee, waterstofinfrastructuur, uitbreiding van het warmtenet,

de Delta-Rhine corridor en het realiseren van CO<sub>2</sub> opslag in lege gasvelden;

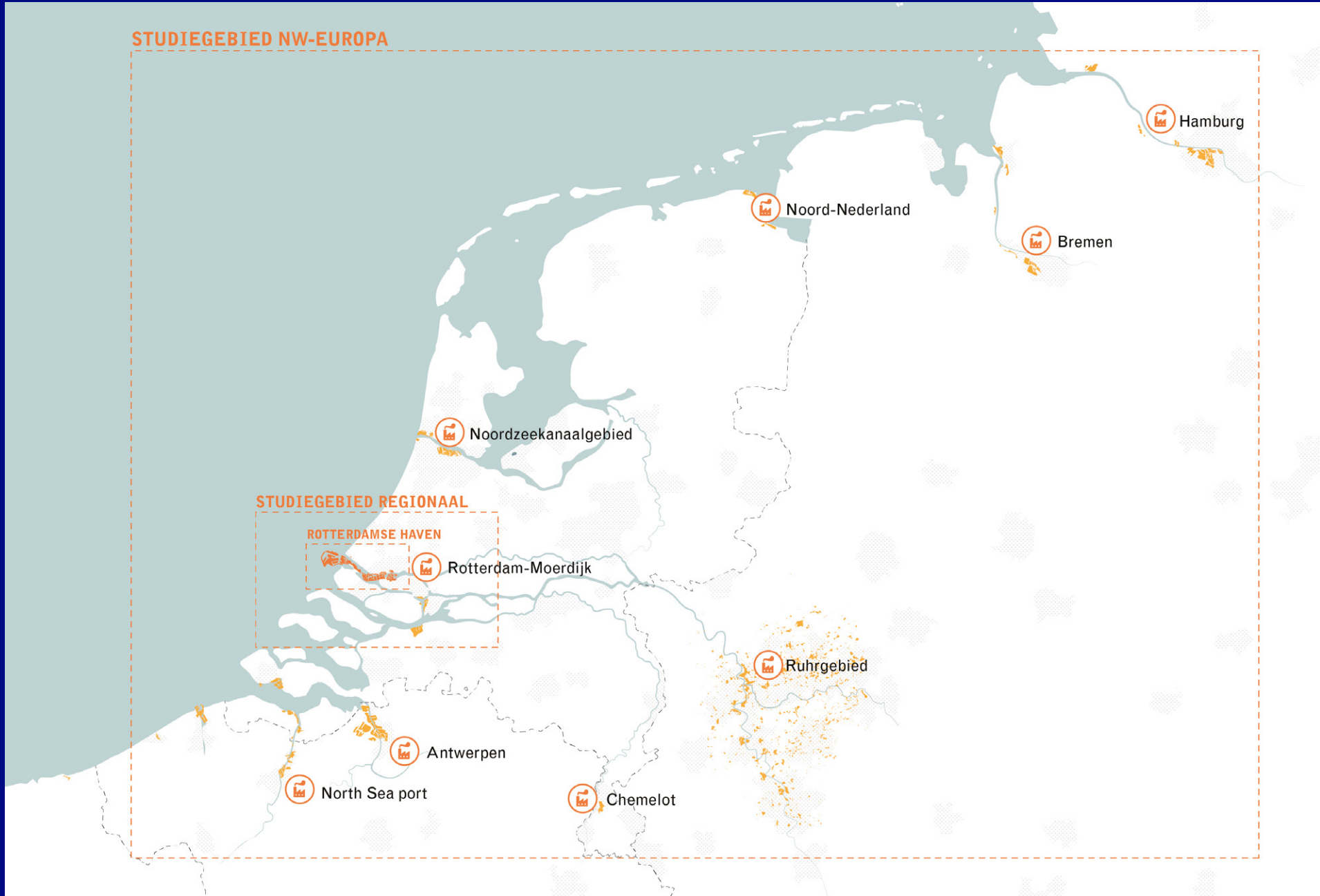
- Bedrijven in de haven zijn bezig met opschaling van productie, opslag en verwerking van hernieuwbare energiedragers en grondstoffen;
- In het Merwe-Vierhavensgebied, aan de oostkant van de haven, vinden stedelijke transformatieprojecten plaats waar wonen, werken en leren gecombineerd worden.

## 2.3 Afbakening gebied en visiekaart

De Uitvoeringsagenda 1.0 richt zich op drie schaalniveaus:

- 1) **Projectgebied Rotterdamse Haven:**  
Dit bestaat uit het Haven Industrieel Complex (HIC) en zijn omgeving. Directe en wederzijdse relaties met het HIC, zoals verstedelijking en leefomgevingsaspecten, worden verkend binnen dit schaalniveau;
- 2) **Studiegebied regionaal:**  
Dit bestaat uit de zuidwestelijke Randstad, een deel van de Noordzee en de industriegebieden van de Drechtsteden en Moerdijk. Hier ligt de nadruk op netwerkrelaties en veiligheidsopgaven langs dit netwerk;
- 3) **Studiegebied NW-Europa:**  
Dit bestaat uit de grote industriële clusters van Nederland, het Ruhrgebied en Antwerpen. Hier wordt gekeken naar opgaven en oplossingen op corridorniveau;





2. Afbakening van het NOVEX-gebied Rotterdamse Haven (rood) zoals in het Startpakket Fysieke Leefomgeving meegegeven, met tevens zichtbaar de NOVEX-gebieden uit het startpakket voor de Zuidelijke Randstad (geel), Groene Hart (groene arcering) en Regio Schiphol (blauwe arcering). Ook de havens aan de noordoever (oranje arcering) zijn onderdeel van dit perspectief.

# Vormgeven aan uitvoering: **Adaptief programmeren** en samenwerking

# 03

Met het ontwikkelperspectief leggen we de basis voor een transitie die in de periode tot 2050 vorm moet krijgen. Een dergelijke lange periode vraagt om een wijze van sturing die enerzijds recht doet aan de onzekerheden op een dergelijke lange termijn en aan de andere kant houvast geeft om als samenwerkende partijen koers te blijven houden.

### 3.1 Adaptief programmeren

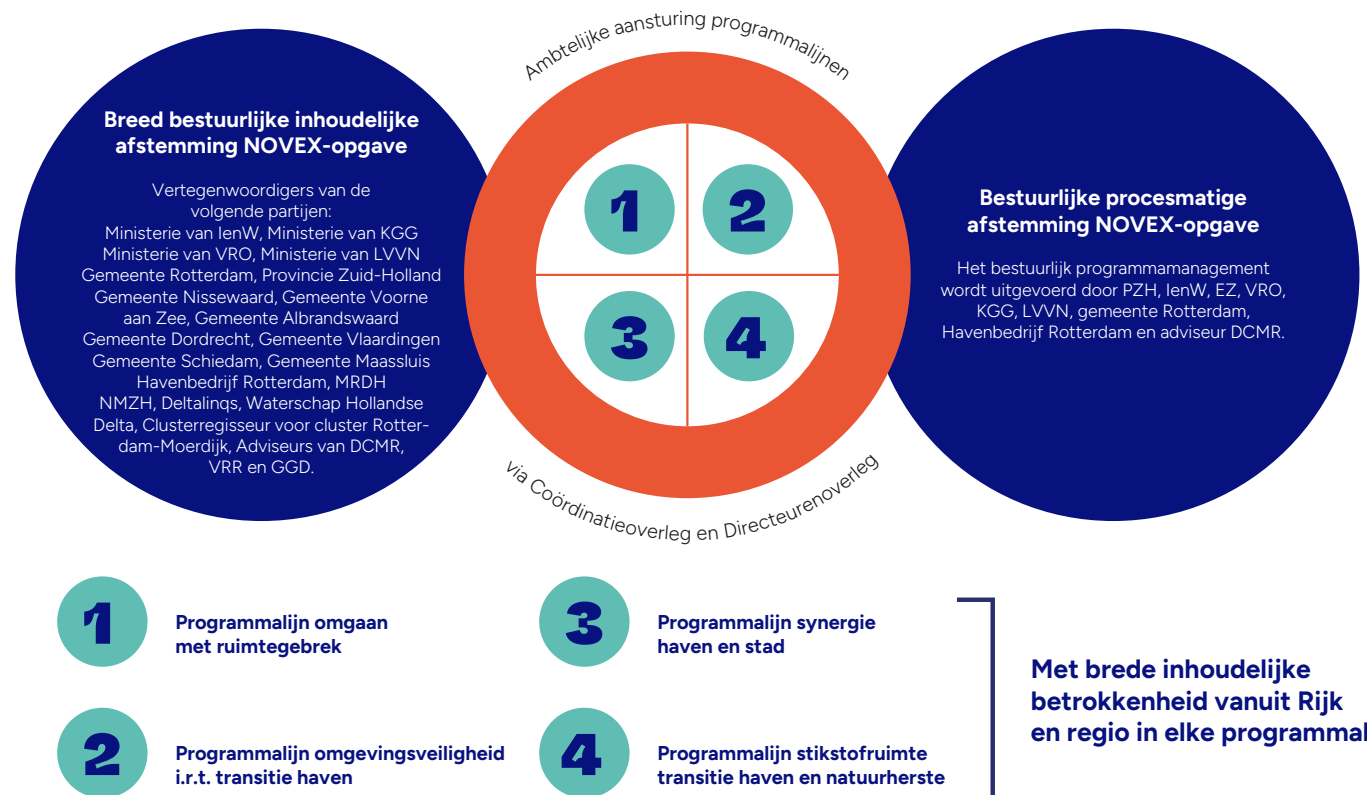
We kiezen daarom voor een methodiek van adaptief programmeren, waarbij we de koers en aanpak periodiek bijstellen. Die aanpak bestaat uit de volgende elementen<sup>3</sup>:

- 1) Een zesjarige cyclus van onderzoek, besluitvorming en uitvoering, die die resulteert in een herijking van het ontwikkelperspectief;
- 2) Daarbinnen een tweejarige cyclus met een herijking van de uitvoeringsagenda.

### 3.2 Governance

De governance van het programma bestaat uit brede bestuurlijke inhoudelijke afstemming en bestuurlijk procesmatige afstemming. De figuur geeft dit schematisch weer. Onder de figuur wordt elk onderdeel nader toegelicht.

Schematische weergave governance structuur



<sup>3</sup> De contouren van deze methodiek ontleen we aan de werkwijze van het Deltaprogramma 'Metten, weten, handelen'. Overigens omvat de werkwijze van het Deltaprogramma nog een breder palet aan instrumenten waaronder met name een stevige kennisagenda, een vergelijkingsystematiek om tot voorkeursoplossingen te komen en een 'deltacommunity'. De transitieopgave in het NOVEX-gebied en de samenwerking is tegelijk anders dan in het Deltaprogramma en vraagt om een eigen, passende inrichting van de werkwijze die ook door de jaren heen zal moeten groeien.

### 3.2.1 Breed bestuurlijk inhoudelijke afstemming

#### NOVEX-opgave

##### *Breed bestuurlijk overleg*

Periodiek vindt een breed bestuurlijk overleg (BBO) plaats over de inhoud van de NOVEX-opgave. Aan dit overleg nemen naast de eerdergenoemde initiatiefnemers ook de bestuurlijke vertegenwoordigers van de gemeente Schiedam, gemeente Maassluis, gemeente Albrandswaard, gemeente Vlaardingen, gemeente Nissewaard, gemeente Voorne aan Zee, gemeente Dordrecht, Natuur- en Milieufederatie Zuid-Holland, MRDH, Deltalinqs, en de Clusterregisseur voor het cluster Rotterdam-Moerdijk in het kader van het Nationaal Programma Verduurzaming Industrie deel. Tevens nemen de GGD, VRR en DCMR in een adviserende rol deel aan het breed bestuurlijk overleg.

### 3.2.2 Bestuurlijke procesmatige afstemming

#### *Bestuurlijk Overleg*

De minister van IenW en Gedeputeerde van de PZH dragen gezamenlijk de verantwoordelijkheid voor het NOVEX-gebied Rotterdamse Haven. Dit bestuurlijk duo werkt intensief samen met de zeven initiatiefnemers van IenW, VRO, EZ, LVVN, KGG, PZH, gemeente Rotterdam en Havenbedrijf Rotterdam, en milieudienst DCMR. Deze groep is verantwoordelijk voor het bestuurlijk programmamanagement.

#### *Directeuren Overleg*

Het directeurenoverleg is het voorportaal voor het bestuurlijk overleg met vertegenwoordigers van de hierboven genoemde organisaties. Het DO bereidt de besluitvorming voor en adviseert het BO hierover. De DCMR neemt in een adviserende rol ook deel aan deze overleggen.

Het DO stelt het programmaplan vast. Hierin wordt ook de samenhang en afhankelijkheid tussen programmalijnen vastgekleit, evenals hoe er naar overkoepelende producten wordt toegewerkt (UA, RIA, strategie omgevingsmanagement en

communicatie). Idealiter omvat ieder programmaplan twee jaar, zodat er binnen iedere 6-jarige cyclus gewerkt kan worden met drie opeenvolgende programmaplannen.

#### *Coördinatieoverleg*

Het CO bereidt het DO voor en geeft advies aan het DO. Het CO is verantwoordelijk voor de agenda en voorbereiding van het DO. Het CO stelt de plannen van aanpak (PvA's) uit de programmalijnen vast en escaleert naar het DO voor besluitvorming, waar nodig bij bepaalde onderdelen (bijvoorbeeld projectplannen binnen de PvA's), specifieke scope-discussies (bijvoorbeeld scope van programmalijn 3 en 4) en bij tegenstrijdigheden de uitvoering van de verschillende plannen van aanpak. De trekkers van programmalijnen zijn verantwoordelijk voor het opleveren en uitvoeren van PvA's die goed passen binnen de koers en principes van het programmaplan.

#### *Programmalijnen*

De teams van programmalijnen 1, 2, 3 en 4 zijn verantwoordelijk voor het uitwerken van projectplannen voor deelprojecten. Scope, budget en capaciteitsvragen werken zij waar nodig via programmalijntrekkers op naar het programmamanagement en eventueel verder naar het CO om knopen door te hakken. Indien nodig kan het DO betrokken worden voor borging bij bestuurlijk gevoelige deelprojecten. De programmalijnen gaan ook aan de slag met de sleutelafspraken. Waar nodig worden de programmalijnen hiervoor een nieuwe opdracht of wordt er een programmalijn opgeheven of opgericht.

#### *Programmamanagement*

Het programmamanagement is verantwoordelijk voor de dagelijkse aansturing van het programma en het opstellen van de overkoepelende producten UA, RIA, en samenwerkingsafspraken. Door middel van werkgroepen en structurele (twee)wekelijkse overleggen worden NOVEX-partners betrokken. De UA en RIA wordt vastgesteld in het

BO, nadat deze het proces van CO>DO>adviserend BBO zijn doorlopen. Daarnaast zijn er ook de producten strategie omgevingsmanagement & strategie communicatie. Deze zijn ter vaststelling in het CO en ter info voor het DO, en eerder op hoofdlijnen ingebed in voorliggend programmaplan.

#### *Strategisch omgevingsmanagement en communicatiemanagement*

Het omgevingsmanagement is, samen met communicatiemanagement, verantwoordelijk voor de vertaling van informatie naar alle stakeholders en geeft vorm aan de participatie waar dit van belang is.

### 3.3 Samenwerken aan een coherente transitie

We voeren samen regie op een coherente transitie en optimalisatie van ruimtegebruik, want een coherente transitie verloopt sneller en kost minder ruimte. Zo zetten we gezamenlijk in op slimme functiecombinaties en efficiënt ruimtegebruik. Daarnaast sturen we gezamenlijk op het juiste bedrijf op de juiste plek. Partijen zetten de eigen (omgevings)instrumenten in om gezamenlijk de transitie te bewerkstelligen. Visies – zoals omgevingsvisies en havenvisie – dienen congruent te zijn en elkaar te versterken.

We zetten in op omgevingsgericht werken. Dit houdt in dat partijen zich bewust zijn van de impact van de toekomstplannen op de omgeving. Er wordt rekening gehouden met de belangen van anderen en er wordt transparant en betrouwbaar gehandeld, ook als de belangen recht tegenover elkaar staan. Dit houdt in dat partijen proactief de dialoog aangaan met de omgeving en met hen de inhoud van de uitvoerings- en investeringsagenda zowel ambtelijk als bestuurlijk afstemmen.





## Rotterdamse Haven en Zuidelijke Randstad: **wederzijdse versterking**

Het NOVEX gebied Zuidelijke randstad ligt tegen het NOVEX-gebied Rotterdamse Haven. De haven en het stedelijk gebied hebben een belangrijke ruimtelijk en economische relatie. Daarnaast geldt voor veel opgaven dat er afhankelijkheden zijn t.a.v. de ontwikkelingen en keuzes in beide gebieden. Voorbeelden zijn opgaven rondom leefbaarheid, milieu en geluid in de gebieden rondom de haven waar ook wordt verstedelijkt. Daarbij is het uitgangspunt dat bestaande woonkernen en de woningbouwplannen in de programmering 2025 als uitgangssituatie gerespecteerd worden. Het is van belang dat NOVEX Zuidelijke Randstad en NOVEX Rotterdamse Haven gezamenlijk optrekken in de besluiten en projecten die raken aan metropoolregio.

De uitvoeringsagenda's van Zuidelijke Randstad en Rotterdamse haven dienen elkaar te versterken. Daarom verkennen we waar we krachten kunnen bundelen en realisatiekracht kunnen vergroten. Het gaat daarbij naast de woningbouwopgave o.a. om: uitvoering geven aan het robuuste groenblauwe netwerk van de Zuidelijke Randstad als belangrijke schakel in de leefbaarheidsopgave, het opzetten van een gezamenlijk ruimtelijk kwaliteitskader voor toekomstbestendige stedelijke ontwikkeling, een gezamenlijke ruimtelijk-economische strategie en naar een economisch toekomstperspectief en maatschappelijk draagvlak voor de lange termijn voor de grotere regio rondom de haven.



### Sleutelafpraak ↓

#### Invloed op besluiten elders



Besluiten en ontwikkelingen, zoals rondom kernenergie, defensie of geopolitieke ontwikkelingen, hebben een impact op het gebied. Partijen spreken af proactief te acteren op de ontwikkelingen in de wereld om ons heen die een (ruimtelijke) impact hebben op de transitie van de haven, de krachtige metropoolregio en de leefomgeving.



# De **uitvoeringsagenda** langs drie doelen

# 04



De ambitie in het ontwikkelperspectief vertalen we in concrete doelen, afspraken en projecten. Hierbij maken we onderscheid in 1) de beweging naar meest duurzame haven- en industriecomplex, 2) de krachtige, toekomstbestendige metropoolregio en 3) in goede balans met de leefomgeving.

Vanuit deze drie doelen is met betrokken partners gekeken naar mogelijke sleutelprojecten die de komende 6 jaar in ieder geval prioriteit hebben. Sleutelprojecten voldoen aan één of meerdere van onderstaande beschrijvingen:

- Project/besluit is essentieel voor transitie, krachtige metropool en/of balans leefomgeving, dan is eerder een sleutelproject;
- Project/besluit vraagt samenwerking tussen partners - nodig voor zorgvuldigheid, versnelling en/of samenhang in strategische ruimtelijke keuzes, dan is het eerder een sleutelproject;
- Project/besluit heeft hefboomwerking voor andere projecten - Als het een project is dat meerdere andere noodzakelijke projecten mogelijk maakt, en als het daarmee latere keuzeruimte vergroot, dan is het eerder een sleutelproject;

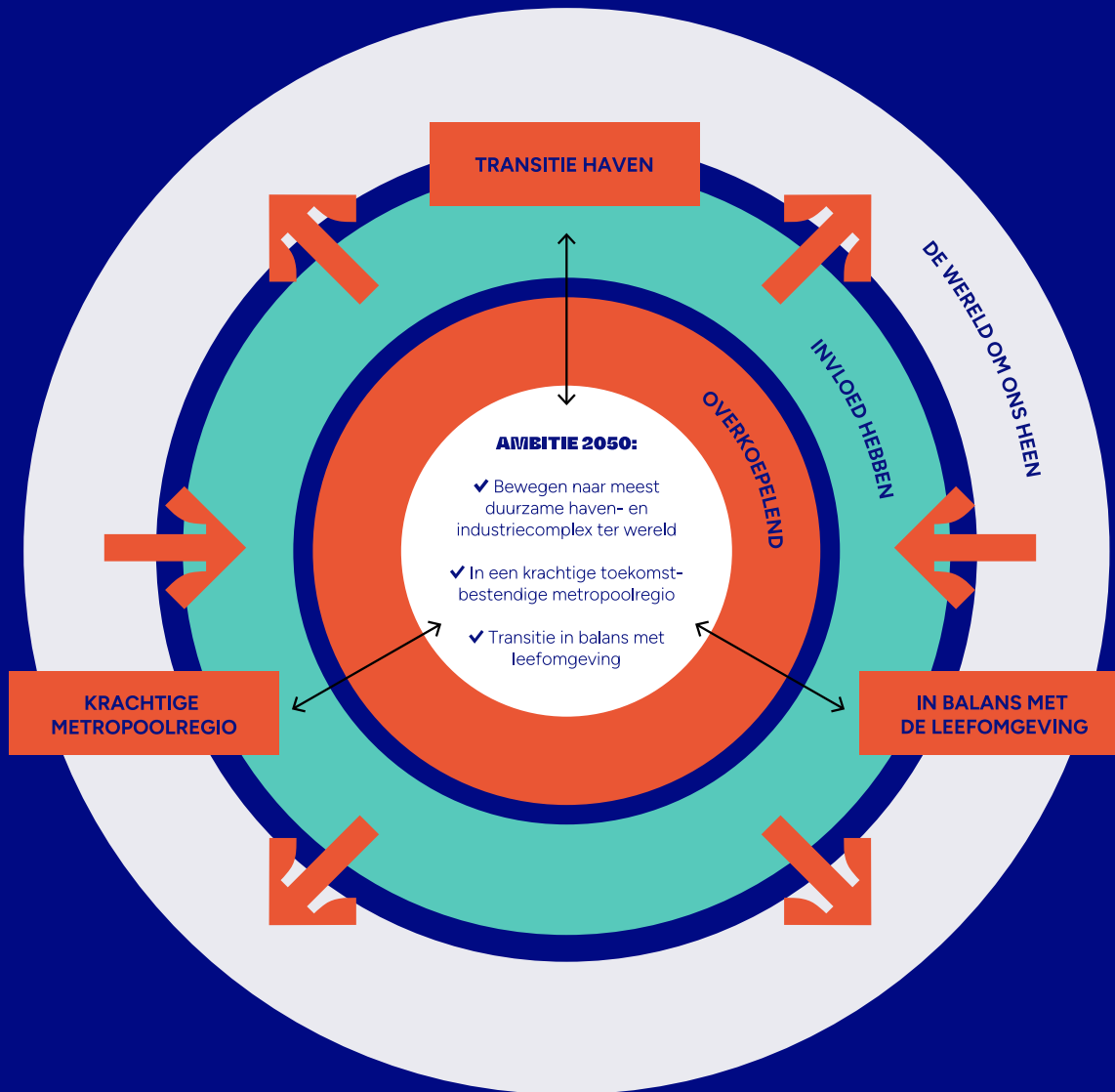
De uitvoeringsagenda heeft niet het doel om een volledig overzicht te bieden van alles wat in uitvoering wordt gebracht, maar wil het accent leggen op de belangrijkste sleutelprojecten binnen deze opgaven.

De drie doelen in het Ontwikkelperspectief hebben een inhoudelijke, geografische en procesmatige samenhang. Daarnaast sluiten wij onze ogen niet voor externe ontwikkelingen en de geopolitieke context. De wereld om ons heen heeft een impact op het gebied, tegelijkertijd gaan wij proactief acteren en invloed hebben op de ontwikkelingen in de wereld om ons heen.

Als we geen samenhangende keuzes met elkaar afstemmen dan zullen sectorale keuzes voor ons worden gemaakt. Mogelijkheden verworden dan tot onvermijdelijkheden. Dat willen wij voorkomen. Het is daarom ons gezamenlijk streven als NOVEX-partners om silo's te doorbreken. Alleen dan kunnen we ambities waarmaken, doelen in samenhang realiseren en op koers blijven.



Onderstaande figuur geeft hiermee de kern van de uitvoeringsagenda weer.



Uitvoeringsagenda 2050 langs drie doelen

## 4.1 Ruimtegebrek haven en impuls leefomgeving

We voeren samen regie op een coherente transitie en optimalisatie van ruimtegebruik, want een coherente transitie verloopt sneller en kost minder ruimte. Zo zetten we gezamenlijk in op slimme functiecombinaties en efficiënt ruimtegebruik. Daarnaast sturen we gezamenlijk op het juiste bedrijf op de juiste plek.

### Sleutelafpraak ↓

#### Startbeslissing “Verkenning ruimtegebrek haven & impuls leefomgeving”



Partijen werken toe naar een besluit in het BO Leefomgeving 2025 om de startbeslissing voor een verkenning ruimtegebrek haven & impuls leefomgeving voor te bereiden. Het streven is om het startbesluit te nemen in het BO MIRT 2025.

Concreet gaat het om het starten van een onderzoek naar nut, noodzaak en impact op de omgeving van verschillende oplossingsrichtingen voor ruimtegebrek in de Rotterdamse haven en voor de versterking van de leefomgeving. Daarbij hanteren zij de MIRT-spelregels. Onder de verschillende te onderzoeken oplossingsrichtingen vallen in ieder geval intensivering en optimalisering van het ruimtegebruik in het bestaande havengebied, de potentie van bestaande bedrijventerreinen in de regio en de mogelijkheid van een zeevaartse uitbreiding.

## 4.2 Transitie Haven

De Rotterdamse haven staat voor een grote uitdaging om de energie-, materialen- en grondstoffentransitie te realiseren. Het haven- en industriegebied zelf en het transport van en naar de haven vervullen een sleutelrol bij de transitie van het energie- en grondstoffensysteem van Nederland en Noordwest Europa. Unieke gebiedskenmerken en kwaliteiten zoals de directe ligging aan zee, het diepe vaarwater en ruimte voor (zware) industrie zijn al decennia van betekenis voor onze economie en de wereldhandel. Tegelijkertijd veranderen de maatschappelijke wensen voor de invulling en inzet daarvan.

Op dit moment wordt het, door toenemende geopolitieke spanningen, steeds belangrijker dat Europa meer zelfvoorzienend wordt ten aanzien van essentiële goederen, energie, industrie en logistieke processen, zogenaamde strategische autonomie en leveringszekerheid. Zeehavens spelen daarin een cruciale rol. Daarom is het uitgangspunt dat de Rotterdamse haven ook in de toekomst blijft voorzien in de essentiële behoeften van de Nederlandse samenleving. We zien het als onze rol en taak om de verschillende maatschappelijke belangen zo goed mogelijk met elkaar te verenigen en wanneer dat niet lukt, deze zo goed mogelijk tegen elkaar af te wegen. Dat betekent dat we de energietransitie willen versnellen en het investeringsklimaat aantrekkelijk willen houden.

In de uitvoeringsagenda sluiten we nadrukkelijk aan bij trajecten als Ruimte voor Industrie, het Nationaal Plan Energiesysteem en Programma Energiehoofdstructuur en de Cluster Energiestrategie (CES) Rotterdam-Moerdijk, die input is voor het Nationaal Programma Verduurzaming Industrie. In de CES (2024) zijn meer dan 300 verduurzamingsprojecten geïdentificeerd in het cluster die invloed hebben op de toekomstige energievraag. Dit varieert van grote nieuwe fabrieken tot kleinere investeringen en verbeteringen binnen

bestaande plants. Een deel van deze projecten zijn gemarkeerd als 'MIEK-project' en opgenomen of voorgedragen voor het Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat (MIEK). We transformeren de Rotterdamse haven naar een energie- en industriecomplex dat meer hernieuwbare grond- en brandstoffen produceert en meer hernieuwbare en circulaire grondstoffen gebruikt. We verminderen de uitstoot van broeikasgassen in het havengebied met 55 procent in 2030 ten opzichte van 1990 en willen klimaatneutraal zijn in 2050. De transitie van de haven stelt eindgebruikers elders in staat ook te verduurzamen. Dit vereist infrastructuur en een toekomstbestendig transportsysteem. Tegelijkertijd realiseren we ons dat de maatschappij in Europa nog behoefte heeft aan fossiele brand- en grondstoffen en dat deze geleidelijk worden afgebouwd. De haven beweegt in dat tempo mee. De ontwikkeling van duurzame energie en van innovaties die de energiebehoefte terugbrengen zien wij als een kans voor de opbouw van een toekomstbestendige economie, sterk economisch cluster maakindustrie en een relevante ontwikkeling voor strategische autonomie. Daarom werken wij aan de opbouw van een economisch cluster voor de productie en herverwerking van producten voor de energietransitie.

Om de transitie te versnellen en het investeringsklimaat aantrekkelijk te houden, maken we nadere afspraken en voeren we diverse projecten uit. In de onderstaande tabel zijn de belangrijkste projecten weergegeven. In de CES (2024) zijn tevens een aantal randvoorwaarden en knelpunten voor de verduurzaming van de industrie benoemd. Die randvoorwaarden en knelpunten die een ruimtelijke component hebben, zijn ook als projecten/besluiten in onderstaande tabel opgenomen. Via de NOVEX-tafel wordt meer daadkracht en versnelling beoogd door betere coördinatie, onderlinge afstemming en inzicht in de volgorde van projecten. Daarnaast zorgt de NOVEX-tafel voor betere samenwerking tussen partners in afstemming met de omgeving.

Dit betekent dat we op de volgende thema's en deelgebieden projecten/afspraken/besluiten te maken hebben.

### 4.2.1 Klimaatneutraal en circulair

In de transitie van de haven zijn de ombouw van de fossiele en lineaire economie, afbouw van bedrijvigheid die niet mee kan in de transities en opbouw van de klimaatneutrale en circulaire economie noodzakelijk. De nationale doelstelling is om in 2050 klimaatneutraal en circulair te zijn. Deze doelstelling is kaderstellend voor de haven. Om dit te bewerkstelligen is een energie-, grondstoffen-, en materialentransitie nodig; waarbij fossiele energiedragers en grondstoffen geleidelijk en waar mogelijk worden vervangen door hernieuwbare dragers en grondstoffen, en primair grondstofgebruik door de recycling van materialen en het gebruik van dit recyclaat wordt verminderd. Daarin is ruimte voor nieuwe initiatieven en spelers, die de gewenste dynamiek op gang brengen: startups, innovatieve bedrijven en scale-ups.

**Sleutelafpraak** ↓**Klimaatneutrale en circulaire haven**

Partijen zetten zich in om de doelen van een klimaatneutrale en circulaire haven te realiseren en waar mogelijk te versnellen.

Partijen onderzoeken en beschrijven daartoe wat het gewenste (ruimtelijke) eindbeeld is van de klimaatneutrale en circulaire haven, welke rol de haven moet spelen ten aanzien van kritieke en strategische materialen en welke instrumenten (waaronder ook experimenteerruimte) partijen daarvoor moeten inzetten. Hierin worden ook de mogelijkheden voor CCU (Carbon Capture en Usage), recycling van plastics en biobased grondstoffen meegenomen en wordt ook gekeken naar de randvoorwaarden die nodig zijn om een duurzaam investeringsklimaat voor dit onderdeel van de transitie te realiseren, zoals gelijk speelveld in Europa.

Partijen spreken af in 2025 duidelijke kaders te stellen voor de markt op het gebied van omgevingsveiligheid en spannen zich in knelpunten op het gebied van ruimte, stikstof en afvalwetgeving weg te nemen en kansen voor een circulaire hotspot in het havengebied en de regio te benutten.

**4.2.2 Elektrificatie**

Om klimaatneutraliteit in 2050 te kunnen bereiken, wordt volop ingezet op CO<sub>2</sub>-vrije elektriciteit als de ruggengraat van het energiesysteem.<sup>4</sup> Dit is een uitdaging en ook een kans. Maatregelen zoals elektrificatie en gebruik van walstroom hebben positieve milieueffecten en vergroten de veiligheid. Dat kost wel ruimte: hoe meer er op CO<sub>2</sub>-vrije elektriciteit (en low carbon waterstof) wordt ingezet, hoe meer ruimte in de haven nodig is voor omzetting en batterij-opslag.

Elektrificatie van de industrie en logistiek vraagt om (op korte termijn) oplossen van netcongestie. TenneT kondigde op 17 november 2022 congestie aan voor de Rotterdamse haven inclusief de gemeenten op de eilanden van Voorne-Putten en Goeree-Overflakkee, de Rotterdamse kernen Hoek van Holland, Hoogvliet, Pernis, Rozenburg, Heiplaat en een gedeelte van Poortugaal in de gemeente Albrandswaard.<sup>5</sup> Eind 2024 is ook voor de andere delen van Rotterdam, de haven en omgeving congestieonderzoek afgekondigd. Het hoogspanningsnet zit in dit gebied nagenoeg aan de maximale capaciteit om elektriciteit af te nemen door een sterk groeiend aantal aanvragen voor het aansluiten van o.a. e-boilers en elektrificatie van industriële processen.

Alleen voor de Maasvlakte is op dit moment nog geen afnamecongestie afgekondigd. Vanuit het Landelijk Actieprogramma Netcongestie (LAN) is de Industry & Energyboard-Havenindustriële Complex (E&IB-HIC) opgezet. Onder voorzitterschap van de Clusterregisseur Rotterdam-Moerdijk werken hierin TenneT, Stedin, Deltalinqs en Havenbedrijf Rotterdam samen om de huidige capaciteitsuitdaging zo goed als mogelijk het hoofd te bieden en de elektriciteitsinfrastructuur in het HIC toekomstbestendig te maken voor zowel 2030 als 2050. De New Energy Taskforce (NET) richt zich daarbij met name op het initiëren en uitvoeren van kortetermijnoplossingen voor de netcongestie.

**Sleutelafpraak** ↓**Elektrificatie haven**

Partijen geven prioriteit aan de grondstof-, materialen- en energietransitie van de haven, waarin elektrificatie en netverzwaring een belangrijke rol spelen. Zo investeren en realiseren netbeheerders diverse projecten gericht op het oplossen van de netcongestie. Partijen constateren dat er aanvullend nationale ambities zijn op het gebied van extra aanlanding van wind op zee en de zoeklocaties voor twee grote kerncentrales met bijbehorende ruimte vraag in de Rotterdamse haven. Partijen constateren dat de combinatie van onder andere kernenergie en extra aanlanding van wind op zee binnen de huidige randvoorwaarden en ruimte zeer ingewikkeld is en meerdere knelpunten kent. Partijen nemen deze extra ruimte vraag mee in het kader van de Startbeslissing "Verkenning ruimtegebrek haven & impuls leefomgeving", waarbij wordt opgemerkt dat kernenergie in het licht van het (toekomstige) nationale energiesysteem een rol zou kunnen spelen en de rol van de Rotterdamse haven hierin nader bepaald moet worden. Partijen bezien en onderzoeken het toekomstbeeld en de keuzes ten aanzien van het energiesysteem van de Rotterdamse haven ook in de context van de regionale ontwikkeling en het bredere Zuid-Hollandse en nationale energiesysteem.

<sup>4</sup>. Nationaal Plan Energiesysteem (NPE), 2023,

<sup>5</sup>. Kamerstuk 29023, nr. 358

**Sleutelafpraak** ↓

**Walstroom**


Partijen zetten zich in voor walstroom in de havens van Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen en de zeehaven van Dordrecht. Walstroom draagt bij aan de transitie van de haven, vermindering van de geluidsbelasting én verbetering van de lokale luchtkwaliteit en daarmee aan de kwaliteit van de leefomgeving. Daarbij maakt walstroom verdere elektrificatie van processen op de terminals mogelijk. Partijen realiseren daarom de huidige plannen om de container-, stukgoed-, cruise- en RoRo-terminals van walstroom te voorzien per 2028 (en wettelijk uiterlijk 2030). Partijen onderzoeken de mogelijkheid om walstroomvoorzieningen verder uit te breiden naar natte bulkterminals en tankschepen, en andere locaties nabij stedelijk gebied.

**4.2.3 Waterstof en warmte**

Waterstof en waterstofdragers<sup>6</sup> zijn essentieel als grondstof en brandstof voor de verduurzaming van industrie, mobiliteit en elektriciteitsproductie. Om aan de verwachte vraag te kunnen voldoen, is zowel binnenlandse productie als import nodig. Op lange termijn zou een deel van de waterstofimport idealiter via een Europees buisleidingnetwerk verbonden worden met andere landen. Waterstof uit verder gelegen regio's zal waarschijnlijk per schip worden vervoerd, voornamelijk in de vorm van vloeibare waterstof of waterstofdragers, aangezien deze vormen op lange afstanden gemakkelijker te transporteren zijn dan gasvormige waterstof. De Rotterdamse haven kan hierin een belangrijke rol spelen, zowel voor de benodigde



6. Zoals: vloeibare waterstof (liquid hydrogen, LH2), ammoniak, twee LOHC's (tolueen-methylcyclohexaan (MCH) en dibenzyltolueenperhydrodibenzyltolueen (DBT)), methanol en gekoeld vloeibaar synthetisch methaan (liquid synthetic methane (LSM))

verduurzaming van de industrie in het gebied maar ook om Noordwest-Europa van low carbon waterstof te voorzien.

Het Rijk voorziet na 2050 een belangrijke rol voor low carbon waterstof als onderdeel van het Nederlandse energiesysteem. De waterstof zal op land grootschalig worden geproduceerd in de omgeving van aanlandlocaties van offshore windenergie en nabij het hoofdnetwerk voor waterstof (H2 backbone), in elk geval in de omgeving van de industriële clusters.<sup>7</sup> Waar mogelijk zal transport van waterstofdragers zoveel mogelijk via ondergrondse buisleidingen verlopen.<sup>8</sup> Import van waterstof zal waarschijnlijk ook op de lange termijn nodig en efficiënt zijn om aan de vraag van de industrie te voldoen. Zo mogelijk wordt hiervoor samengewerkt in EU-verband. Ook technologische doorbraken kunnen belangrijk zijn voor de toekomst van de waterstofeconomie.

De omvangrijke warmteproductie bij grootschalige elektrolyse biedt vanuit technisch en veiligheids-technisch oogpunt perspectief voor integratie met (nabijgelegen) warmtevragers zoals een warmtenet. Per gigawatt elektrolyse-capaciteit gaat het om zo'n 210 MW warmte die benut kan worden in industriële processen of voor verwarming van de stedelijke omgeving. Het lijkt daarom nuttig te kijken naar warmteaanbod en warmtevraag in het gebied. We willen kansen benutten om overtollige industriewarmte te gebruiken in stedelijke gebieden. Dit draagt bij aan verduurzaming en energiebesparing, vermindering van warmtelozingen in zee en besparing op industriewatergebruik.

7. Ontwerp-programma Energiehoofdstructuur, Kamerstuk 31239, nr. 380.  
8. Contourennotitie Nota Ruimte, Kamerstuk 29435, nr. 264

**Sleutelafpraak** ↓

## Via low carbon naar een groene waterstofmarkt



Partijen zetten zich in om de ambities via low carbon een groene waterstofmarkt te realiseren, in lijn met de kabinetsvisie op waterstofdragers. Vanuit breed maatschappelijk perspectief ziet het kabinet een belangrijke rol voor vloeibare waterstof en vloeibare organische waterstofdragers, in het bijzonder bij conversie naar waterstofgas in de importhaven. Er is ook veel potentie voor methanol en vloeibaar synthetisch methaan, mits gebruik wordt gemaakt van duurzame koolstof. Het kabinet is positiever over andere waterstofdragers dan over ammoniak, vooral op middellange en lange termijn als er meer waterstofdragers en vervoersmodaliteiten beschikbaar zijn. Het kabinet ziet voor ammoniak een duidelijke rol bij het opbouwen van een mondiale markt voor waterstof, maar ziet ook de nadelen van deze waterstofdrager, met name bij de verwachte toename van opslag en vervoer door Nederland.

Het kabinet geeft daarom bij ammoniak de voorkeur aan eindgebruik of conversie in de zeehavens en zo ver als mogelijk van bewoond gebied. Doorvoer is toegestaan, mits veilig, en vindt bij voorkeur plaats in geconcentreerde stromen via een buisleiding of binnenvaart. Het bedrijfsleven en de Gasunie investeren in projecten (import, opslag, productie en transport). Ten behoeve van deze projecten dragen partijen bij aan een aantrekkelijk investeringsklimaat voor waterstof. Partijen spreken af in 2025 duidelijke kaders vast te stellen voor de markt op het gebied van omgevingsveiligheid en spannen zich in knelpunten op het gebied van ruimte en stikstof weg te nemen.

**Sleutelafpraak** ↓

## Buisleidingen Delta Rhine Corridor



Partijen signaleren en sturen op versnelling van de realisatie van de DRC als essentiële infrastructuur voor de transitie naar waterstof van de Rotterdamse haven en de industrieclusters elders in het achterland. De DRC draagt ook bij aan de Delta Schelde Connectie voor CO<sub>2</sub>, met een verbinding tussen het Zeeuwse havengebied en de Rotterdamse haven, met opslag van CO<sub>2</sub> in de voormalige gasvelden onder de Noordzee (Porthos). Hoewel een ondergrondse ammoniak-buisleiding tussen het Rotterdamse havengebied en Duitsland geen onderdeel meer is van het DRC-project, wordt onverminderd gewerkt aan de nodige uitwerking van veiligheidskaders om op een later moment alsnog een initiatief hiertoe te kunnen ontplooiën. Daartoe blijft na realisatie van het DRC-project voldoende ruimte beschikbaar in de Programma Energie Hoofdstructuur (PEH)-reserveringszone om een ammoniak-buisleiding daar grotendeels in te kunnen realiseren.

**Sleutelafpraak** ↓

## Warmte



Partijen spreken af in 2025/2026 een onderzoek uit te voeren dat inzicht geeft in de warmtebehoefte (woningbouw, bedrijven) en het warmte-aanbod in de haven en regio. Daarin worden ook onderdelen als de verdelingsprincipes, kosten/baten, impact op omgeving en benodigde infrastructuur in de regio meegenomen.

#### 4.2.4 Logistiek en bereikbaarheid Rotterdamse haven

Leveringszekerheid van goederen is van vitaal belang voor de stabiliteit van de Nederlandse economie en samenleving. Het is essentieel dat goederen op tijd, betrouwbaar en onder de juiste omstandigheden geleverd worden. Van consumentenproducten tot medicijnen en van bouwmaterialen tot de aanvoer van grondstoffen voor de industrie, een betrouwbare en efficiënte goederenstroom vormt de basis voor het functioneren van veel bedrijven en voorzieningen. Het is belangrijk dat de leveringszekerheid geborgd wordt, mede door in te zetten op goede (multimodale) bereikbaarheid van de Rotterdamse haven.

#### Sleutelafpraak ↓

### Bereikbaarheid logistieke hub goederenvervoer



Partijen werken samen aan een multimodale aanpak van het duurzaam goederenvervoer over water, spoor, weg en via buisleidingen om de bereikbaarheid van de Rotterdamse haven ook in de toekomst te garanderen. Met de afspraken uit het realisatiepact wordt ingezet op het versterken van de internationale knooppuntfunctie met inachtneming van Europese vereisten (w.o. TEN-T), de ontwikkeling van een freshport en -corridor en versterken van de rol van het knooppunt als schakelpunt met de regionale logistiek.

### 4.3 Krachtige metropoolregio

Een krachtige regio en een toekomstbestendige haven zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Zonder goed opgeleide werknemers, zonder aantrekkelijke woonmilieus rondom de haven, zonder kennisinstituten en opleidingscentra, zonder dienstverleners en onderhoudsbedrijven, zonder ruimte voor start ups en scale ups is er geen transitie naar een toekomstbestendige haven mogelijk. Haven en regio hebben elkaar nodig om al deze cruciale voorwaarden te realiseren. Meest prangend is de behoefte aan personeel. De haven biedt al veel werkgelegenheid (circa 120.000 directe arbeidsplaatsen in 2023) en de behoefte voor gekwalificeerd personeel groeit. Er zijn steeds meer gespecialiseerde mbo'ers, hbo'ers en wo'ers nodig omdat het werk in de haven door innovatie, digitalisering en de energietransitie steeds complexer wordt. Er staan ruim zesduizend vacatures open.<sup>9</sup> Het gekort aan mensen dreigt toe te nemen als we bedrijven in de haven en mensen en onderwijs in de stad niet beter op elkaar aansluiten.

De regio's rondom de haven kennen daarnaast hun eigen uitdagingen: vergrijzing, toekomstbestendig maken van de bestaande woningvoorraad, realiseren van voldoende nieuwe (betaalbare) woningen, op peil houden van het voorzieningenniveau, aanpassen aan de gevolgen van klimaatverandering, verduurzaming van de energieopwekking (Regionale Energie Strategie) en verbreding van de regionale economie. We zien kansen om de opgaven van de regio en de haven aan elkaar te koppelen, zodat er win-wins ontstaan.

We realiseren een aantrekkelijk woonmilieu in de nabijheid van de haven. Dat betekent voldoende woningen, voorzieningen en goede bereikbaarheid in een aantrekkelijke en gezonde leefomgeving (zie 4.3). Daar profiteert de hele regio van. Een goede bereikbaarheid is cruciaal voor de vitaliteit van de steden en dorpen in de regio. Hierin investeren leidt tegelijk tot het verkorten van reistijd en -afstand van en naar de haven voor werknemers. Nu kiest een derde van potentiële werkenden in de haven voor een andere werkplek, omdat ze niet makkelijk in de

haven kunnen komen. Investerings in het verkorten van reistijden is daarom een belangrijke sleutel, voor de regio en voor de haven.

Met het oog op het enorme tekort aan gekwalificeerd personeel dat nodig is voor de transitie van de haven zien we de noodzaak voor het realiseren van aantrekkelijk onderwijs en leervoorzieningen in en rond de haven. De regio kent een groot potentieel aan jongeren dat in de haven zou kunnen werken. Het lukt tot nu toe onvoldoende om dit potentieel aan te boren. Contextrijke en uitdagende leeromgevingen die de haven tastbaar maakt is belangrijk. Daarnaast is het voor de transitie noodzakelijk om de hele innovatieketen te faciliteren. We bieden daarom ruimte voor onderzoek, ontwerp, prototype en opschaling - in en rondom de haven. De grensvlakken van stad en haven bieden perfecte condities voor dit type leer- en werkmilieus.

Dit betekent dat we op de volgende thema's en deelgebieden projecten/afspraken/besluiten te maken hebben.

<sup>9</sup> <https://shorturl.at/ni6xX>

#### 4.3.1 Kansen voor woningen (nieuw en bestaand) en voorzieningen

Een grote maatschappelijke opgave is specifiek de woningbouwopgave in de omgeving van de haven. Er is sprake van een woningtekort en gebrek aan doorstroom van de huidige bewoners. Het toevoegen van woningen draagt bij aan een krachtige metropoolregio.

Bovendien is woningbouw nabij de haven ook voor de werknemers in de haven economie van belang. Voor instandhouding van de havenactiviteiten is personeel nodig dat in de omgeving kan wonen. Ook na realisatie van de huidige woningbouwopgave in de regio is de verwachting dat aanvullend woningbouwplannen ontwikkeld zullen worden in het stedelijk gebied rond de haven.

#### Sleutelafspraken ↓

### Kansen voor nieuwe woningbouw en voorzieningen



Partijen brengen in 2025 in kaart wat de impact is van de woningbouwopgave tot 2035, zoals o.a. opgenomen in het NOVEX programma Zuidelijke Randstad. Vervolgens volgt de analyse wat dit betekent voor de transitie van de haven en vice versa en wat de impact is van de havenactiviteiten op de woningbouwopgave. Partijen zoeken naar maatwerkoplossingen om woningbouw mogelijk te maken en belemmeringen weg te nemen, bijvoorbeeld door gerichte bronaanpak, verbeteren van de bereikbaarheid, bodemsanering of bouwkundige maatregelen (bijv. middelen voor extra gevelisolatie voor met name bestaande woningen). Onderzocht wordt of hier extra middelen voor nodig zijn.

Partijen brengen de lange termijn ontwikkeling van de havenactiviteiten in bij het NOVEX programma Zuidelijke Randstad en andersom, in het gesprek over de toekomstige woningbouw (na 2035).

#### Sleutelafspraken ↓

### Uitplaatsing emplacement IJsselmonde naar de Maasvlakte en verbetering goederenvervoer per spoor



De betrokken partijen werken, onder voorbehoud van politieke besluitvorming en financiering, het benodigde investeringsbesluit voor de verplaatsing van het spooreplacement IJsselmonde naar de Maasvlakte verder uit ten behoeve van bespreking in BO Leefomgeving en/of BO MIRT. Voor de verdere uitwerking van het project station Stadionpark wordt, met het oog op o.a. ruimte voor extra woningbouw, de uitplaatsing vooralsnog als uitgangspunt genomen.

Door aanvullend de betrouwbaarheid, betaalbaarheid en snelheid van het spoorgoederenvervoer te verhogen kan ook het aandeel goederenvervoer per spoor verhoogd worden met bijbehorende positieve impact op de modal shift en kwaliteit van de leefomgeving (minder vervoer over de weg). Een toename van goederenvervoer over het spoor moet wel ook in balans zijn met de kwaliteit van de leefomgeving en de ambities voor personenvervoer over het spoor.



**Sleutelafpraak** ↓

## Een impuls voor de bestaande woningvoorraad



Partijen brengen in 2025 de opgave van de toekomstbestendigheid van de bestaande woningvoorraad in beeld. Het gaat hierbij onder andere om deze elementen:

- Vermindering energieverbruik
- Differentiatie voor verschillende doelgroepen
- Gezonde leefomgeving waaronder vermindering milieuhinder
- Randvoorwaarden zoals vergroening van de buitenruimte en maatschappelijke voorzieningen.

**Sleutelafpraak** ↓

## Woonruimte voor de arbeidsmarkt van de haven



Partijen onderzoeken in 2025/2026 de vraag naar de noodzakelijke woonruimte die nodig is voor (tijdelijke) arbeidsmigranten, die nodig zijn voor de transitie van de haven.

Partijen ontwikkelen vervolgens een aanpak hoe en waar deze opgave te accommoderen. Daarbij is de inzet gericht op kwalitatief goede woningen (ook t.a.v. gezondheid), waarmee verkamering, slechte woonomstandigheden en overlast in woonkernen wordt tegengegaan.

### 4.3.2 Betere bereikbaarheid

Bereikbaarheid en reistijd van en naar de haven zijn belangrijk voor zowel het functioneren van de haven op het gebied van transport en logistiek, als voor de mensen die er werken. Dat geldt ook voor routes in de omgeving van de haven. We willen zorgen voor een goede bereikbaarheid en betrouwbare reistijd voor de mensen die in de haven werken en zorgen voor flexibiliteit in de keuze tussen weg, water en spoor.

**Sleutelafpraak** ↓

## Personenvervoer werknemers in de haven



De MRDH werkt samen met partijen aan een Mobiliteitsvisie gericht op 2050 en verder. Deze wordt in 2025 vastgesteld. Op basis daarvan werken partijen verder aan de opschaling van collectief vervoer en de verbreding naar publieke mobiliteit incl. mobiliteitsknooppunten. Publieke mobiliteit betreft al het vervoer waarvoor reizigers niet een eigen vervoermiddel kunnen of willen gebruiken en de (digitale) systemen die daarvoor nodig zijn. De partijen brengen bedrijven en andere marktpartijen samen om publieke mobiliteit gezamenlijk te organiseren en om erin te investeren.

Partijen starten op korte termijn met de pilot Botlek voor publieke mobiliteit. Daarbij hoort ook het ontwikkelen van fiscale regelingen die het voor werkgevers aantrekkelijker maken om bij te dragen aan publieke mobiliteit. In het dichterbij de stad gelegen deel van de haven, en op bepaalde plekken waar onderwijs- en innovatie bij elkaar komen, zijn combinaties tussen

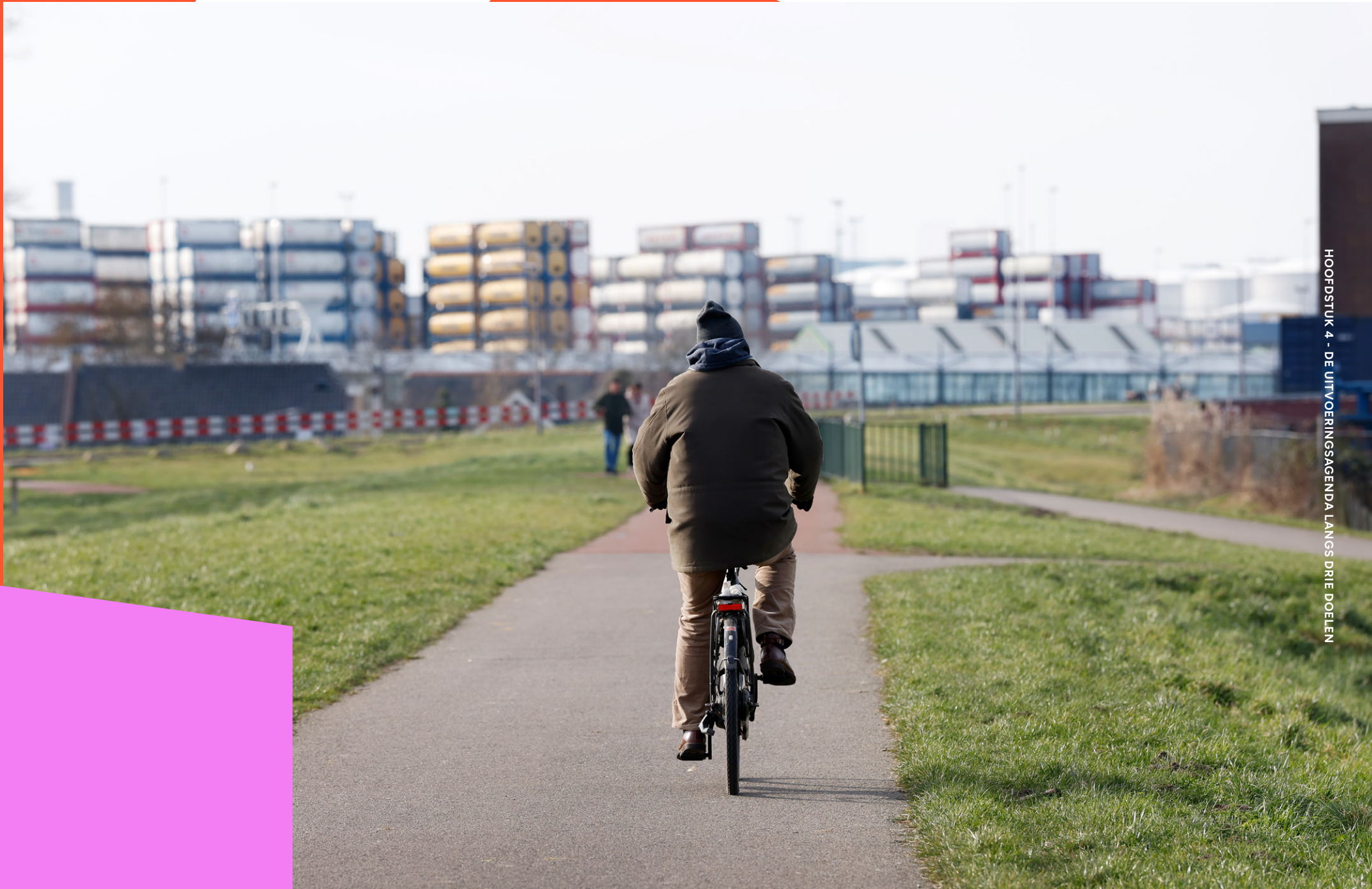
bedrijfsvervoer en het bestaande OV op korte termijn denkbaar en is een impuls nodig. Cruciaal zijn nieuwe overstappunten en de aansluiting van bestaand of nieuw OV hierop naar de Waalhaven. Op lange termijn is de ontwikkeling van een nieuw metrostation bij Charloisse Poort een kans, afhankelijk van het ontwikkeltempo van het gebied. Daarnaast onderzoeken de partijen welke verbeteringen en investeringen nodig zijn voor publieke mobiliteit door de Blankenburgverbinding en naar de haven. En welke mobiliteitsknooppunten met systemen voor de last mile nodig zijn om de bereikbaarheid van het personenvervoer te verbeteren.

**Sleutelafpraak** ↓

## Verbetering weg- infrastructuur en fiets



In de komende jaren zijn grote investeringen nodig voor het beheer en onderhoud van wegen in en rond de Rotterdamse haven en het bereikbaar houden van het gebied tijdens de werkzaamheden. Partijen onderzoeken welke extra investeringen nodig zijn, mede op basis van de programmering en planning van beheer- en onderhoudsprojecten door Zuid Holland Bereikbaar. Dat kunnen fysieke maatregelen en maatregelen gericht op gedragsverandering zijn. Daarnaast bezien de partijen welke middelen voor de middellange termijn beschikbaar zijn of beschikbaar moeten worden gemaakt voor de Gebiedsuitwerking Voorne-Putten en haven Rotterdam uit het gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking. Daarbij gaat het onder andere over verbetering van OV, fietsinfrastructuur, en weginfra zoals de verschillende toegangswegen van en naar de A15 en verbetering van de N57).



### 4.3.3 Impuls onderwijs, economie, innovatie en leervoorziening

Een vitale metropoolregio is cruciaal voor de transitie van de haven. De stad leidt mensen op, is een kraamkamer voor innovaties en biedt aantrekkelijke woonmilieus voor mensen die in en aan de haven van de toekomst willen werken.

#### Sleutelafspraken ↓

### Ontwikkeling onderwijs- en innovatiemilieus



Partijen onderzoeken welke bestaande onderwijs- en innovatiemilieus een extra impuls nodig hebben in relatie tot de transitie van de haven, bijvoorbeeld door investeringen in betere bereikbaarheid, huisvesting en faciliteiten. Het gaat hierbij in ieder geval om een nieuw onderwijscluster in District U (Vlaardingen), Mechatronica (Schiedam) en M4H en RDM (Rotterdam).

Partijen zetten zich daarnaast in voor investeringen in nieuwe ontwikkelingen. Concreet gaat het hierbij om de vestiging van TU Delft | Campus in Rotterdam, een onderwijs- en bedrijvencluster op het gebied van service – maintenance in Nissewaard en maritieme maakindustrie in de Drechtsteden.

#### Sleutelafspraken ↓

### Maritieme maakindustrie



De maritieme maakindustrie is van belang voor een veilig, duurzaam en welvarend Nederland hetgeen vraagt om de verankering van maritieme kennis, kunde en industrie op nationaal niveau. Partijen borgen in omgevingsbeleid dat er ruimte beschikbaar blijft voor de maritieme maakindustrie en nautische dienstverlening, hetgeen ook een speerpunt is van het Rijksregiebureau Maritieme Maakindustrie. In het beleid worden de mogelijkheden voor intensivering en optimalisering van het ruimtegebruik van maritieme bedrijven en de bescherming van watergebonden hoge milieucategorie-terreinen meegenomen. Daarnaast zullen partijen de initiatieven van de maritieme maakindustrie stimuleren op het gebied van circulariteit, verduurzaming en digitalisering. De erfgoedlijn Maritieme Industrie draagt bij aan de identiteit van de Zuidelijke Randstad door het behoud en beleving van de maritieme industrie langs de waterlijn van Hoek van Holland tot en met Gorinchem te organiseren en te versterken. Aan de netwerktafel van de erfgoedlijn is hiervoor cofinanciering beschikbaar.

#### Sleutelafspraken ↓

### Toekomstbestendige regionale bedrijventerreinen



De Rotterdamse haven en bedrijventerreinen in de regio versterken elkaar en hebben elkaar nodig voor een optimaal vestigings- en investeringsklimaat. Partijen verkennen de mogelijkheden hoe regionale economie en de transitie van de haven elkaar kunnen versterken. Dit doen o.a. door het nationaal programma Ruimte voor Economie en de regionale bedrijventerreinstrategieën voor Metropoolregio Rotterdam-Den Haag en Zuid-Holland-Zuid in te zetten voor het (beter) benutten van de bestaande beschikbare ruimte op en voor regionale bedrijventerreinen voor de transitie van de Rotterdamse haven en vice versa. Rijk en regio verkennen daarbij onder meer de kansen en mogelijkheden van het inzetten van een herstructureringsfonds. Hierbij is nadrukkelijk de bedoeling dat een dergelijk instrument ingezet wordt voor optimalisering van ruimtegebruik voor bedrijvigheid op bedrijventerreinen en niet voor functieverandering.

## 4.4 In balans met de leefomgeving

In de havenregio moet het fijn wonen, werken en recreëren zijn. De kwaliteit van de leefomgeving staat echter onder druk. Landelijk gezien scoort de regio slecht op leefkwaliteit en gezondheid. Er is in deze regio een hoge milieubelasting door havenactiviteiten, industrie, verstedelijking en verkeer. Daarnaast zijn er relatief veel wijken in deze regio als gevolg van sociaal maatschappelijke omstandigheden (armoede), slechte woonomstandigheden, onvoldoende beweging etc. een cumulatie van effecten optreedt die de gezondheid schaadt. We moeten zorgen dat door de milieubelasting deze gezondheid niet nog verder achteruitgaat. We werken daarom continue aan het vinden van een goede balans tussen de transitie van de haven en beschermen/verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving. We zijn schatplichtig aan de regio om die balans te vinden.

Opgaven van haven en regio kunnen samen opgaan. Het verbeteren de kwaliteit van natuur is een doel in zichzelf en biedt tegelijk ontwikkelruimte voor de haven en het stedelijk gebied. Ook erfgoed en cultuurhistorie kunnen een verbindende rol spelen bij een combinatie van opgaven (zoals water en bodem, groen/natuur en woningbouw). Een ander voorbeeld is het verminderen van uitstoot door fijnstof en impact op geluid als gevolg van duurzame energiebronnen en elektrificatie.

Maar soms staan de opgaven van leefomgevingskwaliteit en haven op gespannen voet. Zo staat door verzilting de zoetwatervoorraden die nodig zijn voor landbouw, drinkwater en havenindustrie onder druk. Of leidt de transitie naar andere energiedragers tot hogere veiligheidsrisico's. In dat geval moet er een afweging worden gemaakt: waar kunnen we verantwoord bouwen, waar nemen we maatregelen om de hinder te beperken en gezondheidseffecten te voorkomen? Hierbij horen zowel bron- als effectmaatregelen. Concreet identificeren we plekken waar sprake is een opeenstapeling

van opgaven: hoge geluidbelasting, veel klachten en slechte isolatie. We identificeren bronnen die leiden tot deze overlast en bezien of een gerichte bronaanpak kan helpen. Daarnaast kijken we naar de bestaande woningen op deze locaties en maatregelen om deze te verbeteren bijvoorbeeld door verbeteren van de isolatie. Dit helpt niet alleen tegen het verminderen van hinder, maar bespaart tegelijk energie en energiekosten.

Investeringen in de kwaliteit van natuur, landschap, recreatie en voorzieningen zijn belangrijk om de regio aantrekkelijk en leefbaar te houden en te maken. Deze investeringen moeten tegelijk ten goede komen aan het verbeteren van de bodem- en waterkwaliteit, onder andere om te voldoen aan de Kaderrichtlijn Water. Het garanderen van de waterveiligheid tot slot is de basisvoorwaarde voor het functioneren van de regio, in alle opzichten. Dit betekent dat we op de volgende thema's en deelgebieden projecten/afspraken/besluiten te maken hebben.

### 4.4.1 Versterken natuurkwaliteit, landschapswaarde en recreatie

De Rotterdamse haven biedt naast economische gebruikswaarde ook andere aspecten van ruimtelijke kwaliteit. De haven bevindt zich in de delta van het Rijn-Maassysteem, een van oorsprong dynamisch gebied beïnvloed door zowel de zee als de rivieren die hier uitmonden. Twee natuurlijke systemen komen hier samen: de kustzone, met een dynamische en ecologisch waardevolle vooroever, kust- en duinstrook, en het riviersysteem dat beïnvloed wordt door getijden en de overgang van zout naar zoet. De omgeving van de haven is belangrijk voor de ruimtelijke en recreatieve kwaliteit van de regio Rotterdam. De beschermde natuur rond de Rotterdamse haven, voornamelijk duingebieden en de vooroevers, moet verbeterd en duurzaam in stand worden gehouden volgens de maatstaven van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn. Vermindering van stikstofdepositie in de beschermde natuurgebieden op korte termijn en duurzame

beperking van emissies voor lange termijn is daarbij een essentiële randvoorwaarde voor de gehele transitie van het NOVEX-gebied. Immers, zonder vergunbaarheid van activiteiten is de transitie in zijn geheel niet uitvoerbaar. Randvoorwaardelijk voor het werken aan deze uitvoeringsagenda is dat de afspraken over de realisatie en werking van de benodigde natuurcompensatie voor de aanleg en aanwezigheid van de Maasvlakte II door het Rijk worden uitgevoerd.

#### Sleutelafpraak ↓

### Stikstof en Natura 2000 maatregelen



Gelet op recente uitspraken van de Raad van State en de rechtbank van Den Haag staat de transitie van de haven onder druk. De vergunbaarheid van activiteiten is een essentiële randvoorwaarde voor deze transitie, maar wordt hierdoor aanzienlijk bemoeilijkt. Dit raakt niet alleen de haven zelf, maar ook andere ruimtelijke ontwikkelingen in het NOVEX-gebied.

Daarom stellen partijen in 2025 een propositie op voor het herstellen van de natuur van de omliggende Natura 2000-gebieden en de reductie van stikstof in de haven. Tegelijkertijd constateren partijen behoefte te hebben aan meer duidelijkheid de komende jaren over de effecten (stikstof) van bronmaatregelen en natuurherstel op de vergunbaarheid van activiteiten in het NOVEX-gebied. Daarnaast benadrukken partijen dat er een oplossing van de stikstofproblematiek op nationaal en Europees niveau moet komen.

**Sleutelafpraak** ↓**Versterken van landschappen**

Naast het duin- en kustgebied, waarbij natuurherstel een belangrijk sleutelproject is, onderscheiden we binnen het NOVEX-gebied twee belangrijke landschappen waarbij de opgave natuur, water, cultuurhistorie en recreatie bij elkaar komen. Partijen maken hierover de volgende afspraken:

- 1) Partijen onderzoeken de mogelijkheid van extra investeringen in groene buffers rondom stedelijk gebied en dorpskernen en het Regionale programma Rivier als Getijdenpark. Dit draagt bij aan natuur, recreatie, waterkwaliteit en waterveiligheid.
- 2) Partijen benutten de komst van de DeltaRhineCorridor en de verzwaring van het elektriciteitsnetwerk om de blauwgroene, cultuurhistorische en recreatieve waarden van het landschap Voorne-Putten te versterken en de zoetwatervoorraden te borgen. Daarvoor is een landschappelijk ontwikkelplan nodig. Dit plan zal ook antwoord moeten geven op de vraagstukken m.b.t. verdroging, verzilting en bodemdaling.

**4.4.2 Minder overlast van geluid, stof en stank**

De nabijheid van wonen en werken heeft veel positieve kanten. Het belang van de haven als banenmotor en de aanwezigheid van arbeidskrachten in de directe omgeving bijvoorbeeld, en de beleving van de haven in de stad. Er zit echter ook een keerzijde aan in de vorm van potentiële hinder. Overlast kan toenemen bij verdichting van het stedelijk gebied en intensivering van havenactiviteiten. Hinder door geluid, stof en stank moet zoveel als mogelijk worden voorkomen. Hier kan de aanpak van bestaande woningen met betere (geluids) isolatie ook helpen. Ook als aan wettelijke normen wordt voldaan, kan hinder en gezondheid een punt zorg zijn. Daarom is onder andere aandacht nodig voor hoe hinder wordt beleefd.

**Sleutelafpraak** ↓**Programma haven geluid en omgeving (HGO)**

Het programma Havengeluid en omgeving resulteert in 2026 in een Koers 2050 inclusief flankerend beleid (een pakket aan gerichte bron- en effectmaatregelen). De inzet is ruimte voor woningbouw, verminderen van hinder en tegelijkertijd voldoende ruimte voor transitie van de haven. Op basis van de Koers 2050 inclusief flankerend beleid wordt uiteindelijk de geluidruimte in de vorm van geluidproductieplafonds vastgelegd in (planologisch) instrumentarium. Op korte termijn wordt onderzocht of maatregelen of pilots mogelijk zijn om lokaal overlast te verminderen, daar waar sprake is van cumulatie van geluid. Partijen spreken af om te onderzoeken hoe ook andere vormen van hinder via bron- en effectmaatregelen kunnen worden teruggedrongen.

**4.4.3 Betere bodem- en waterkwaliteit**

Op de lange termijn kan klimaatverandering met zeespiegelstijging, veranderingen in rivierwaterafvoer en zoetwatervoorziening grote impact hebben op de haven en industrie. Dit kan een risico worden voor het functioneren van de haven, en daarmee voor de realisatie van de transitie van de haven. Tegelijkertijd kunnen de veranderingen ook worden gezien als kans om in de transitie werk met werk te maken. Ook natuursystemen rondom de haven staan door klimaatverandering onder druk. Er zijn nog veel onzekerheden. Het Deltaprogramma geeft aan tot 2070 met het huidige watersysteem voor veiligheid en zoet water nog vooruit te kunnen, maar bedrijven in het havengebied zullen rekening moeten houden met toenemende verzilting en zoetwatertekorten. Deze tijdshorizon kan worden bijgesteld op basis van nieuwe inzichten.

**Sleutelafpraak** ↓**Water en bodemaanpak**

Partijen spreken af in 2025-2026 onderzoek te doen naar de water- en bodemaspecten die van belang zijn voor de koers en keuzes in de Rotterdamse haven, inclusief aspecten van klimaatverandering. Partijen onderzoeken onder andere de relatie met knelpunten en mogelijke oplossingen voor zoetwaterbeschikbaarheid, de kaderrichtlijn water (KRW) en de bodemrichtlijn.

Sleutelafpraak ↓

## Waterveiligheid



Partijen spreken af dat in het uitvoeringsprogramma NOVEX Rotterdamse haven wordt samengewerkt met het Deltaprogramma Rijnmond Drechtsteden en Kennisprogramma Zeespiegelstijging en bijbehorende beleidsmatige ontwikkelingen. Daarbij wordt gebruik gemaakt van beschikbaar onderzoeksmateriaal op het gebied van klimaatverandering en de mogelijke impact hiervan op het NOVEX-gebied. Het Deltaprogramma Rijnmond-Drechtsteden en NOVEX Rotterdamse haven stemmen af over de ruimtelijke ontwikkelingen en de invloed daarvan op de wederzijdse opgaven. Het Deltaprogramma Rijnmond-Drechtsteden maakt gebruik van inzichten uit de ruimtelijke keuzes van NOVEX Rotterdamse haven voor de strategieontwikkeling voor waterveiligheid.

### 4.4.4 Impuls omgevingsveiligheid

Gezondheid en omgevingsveiligheid zijn prioriteit voor de leefomgeving. Omgevingsveiligheid is een randvoorwaarde voor de transitie van de haven. Investerings die bijdragen aan de transitie kunnen meekoppelkansen hebben om milieuruimte te winnen en daarbij de leefomgeving gezonder en veiliger te maken. We geven de transitie vorm binnen wettelijke kaders. We zien daarbij dat wettelijke kaders steeds strenger worden (ook op Europees niveau). We passen maatwerk toe bij het behoud, en waar mogelijk versterken, van de omgevingskwaliteit.

Sleutelafpraak ↓

## Kaders omgevings-veiligheid



Partijen hebben in 2024 onderzocht wat de ruimte is die vanuit omgevingsveiligheid nodig is voor de waterstoftransitie en waterstofdragers en hoe de wettelijke kaders worden toegepast om risico's beheersbaar en in balans met de omgeving te houden. In 2025 worden de resultaten van de onderzoeken met de omgeving gedeeld en eventueel aanvullende vragen onderzocht. Op korte termijn (Q2 2025) wordt een beleidskeuze voorgelegd, gericht op de vraag of sturing op locaties voor waterstofdragers binnen het havengebied wenselijk is. In 2025 maken de NOVEX partijen afspraken over de manier waarop de waterstoftoepassingen veilig kunnen worden gefaciliteerd met het oog op het gewenste toekomstbeeld.

## 4.5 De sleutelprojecten vanuit de gebieden

Kijkend naar hoe opgaven en projecten geografisch neerslaan, zie we grof geschetst de volgende vraagstukken in deelgebieden.

**Stadshavens:** Het gebied bestaande uit Merwe- en Vierhavens, Waal- en Eemhaven, havens Schiedam en RDM (Heijlplaat) in relatie tot het nabijgelegen stedelijke gebied. Opgave betreft hoofdzakelijk het versterken van de synergie tussen haven en stad.

**Petrochemisch complex:** Het gebied met de raffinaderijen en natte bulk opslag op Vondelingenplaat, in de Botlek en Europoort, ook in relatie tot het nabijgelegen stedelijk gebied zoals Pernis en Rozenburg. Opgave betreft hoofdzakelijk de transitie met afbouw, ombouw en opbouw

**Maasvlakte:** Het gebied bestaande uit de eerste en tweede Maasvlakte in relatie tot de nabijgelegen beschermde Natura 2000-gebieden. Tot 2030 lijken de verschillende ontwikkelingen in het gebied goed te kunnen worden ingepast. De verwachte groei in de containeroverslag kan worden opgevangen door middel van intensivering. Hierdoor ontstaat dus geen extra ruimtedruk. Na 2030 ontstaat ruimtedruk, zowel fysiek als qua milieu.

**Voorne-Putten:** Bestaand uit Voorne aan Zee en Nissewaard. Hier speelt een complexiteit aan opgaven. Op het eiland zelf vragen verzilting, verdroging en achteruitgang van natuur en waterkwaliteit om maatregelen. Opvangen van vergrijzing, behoud van voorzieningenniveau en verduurzaming van bestaande woningen, bedrijven en glastuinbouw zijn een forse opgave. Ontwikkelingen op de grotere schaal jagen de dynamiek aan. De realisatie van de Maasdeltatunnel vergroot de druk op de woningmarkt. Realisatie van de Delta Rhine Corridor, maatregelen voor waterveiligheid en zoetwater en een eventuele uitbreiding van de Maasvlakte hebben grote

impact op Voorne-Putten. Het eiland staat voor de vraag hoe in te spelen op deze externe dynamiek en op welke manier koppelingen te maken zijn met de eigen agenda. Een integrale gebiedsuitwerking 2050 helpt om hierop een antwoord te formuleren.

Sleutelafpraak ↓

### Integrale gebieds-uitwerkingen



Partijen stellen in 2026/2027 voor vier gebieden - Stadshavens, Europoort/Botlek, Maasvlakte en Voorne-Putten- integrale gebiedsuitwerkingen op, waarmee inzicht wordt gegeven en sturing kan worden gegeven aan de wijze waarop de transitie van de haven en de krachtige metropoolregio gestalte krijgt in balans met de leefomgeving.



# Doorkijk naar een **investeringsagenda**

HOOFDSTUK 5

# 05



Projecten en maatregelen vragen om middelen. We rekenen de kosten van de maatregelen en projecten daarom door en bekijken we hoe in de dekking wordt voorzien.

Dat schrijven we op in de Investeringsagenda die hoort bij deze Uitvoeringsagenda. Rijk, provincie, gemeenten en havenbedrijf bezien samen uit welke regelingen de benodigde middelen bekostigd kunnen worden. Daarbij kijken we niet alleen naar publieke en private partijen in het gebied, maar ook naar mogelijke investeringen uit Europa.

**Sleutelafpraak** ↓

### **Positionering op investeringen uit Europa**



Partijen brengen in 2025-2026 in beeld welke rol de Rotterdamse haven kan voor de Europese industriële strategische autonomieagenda. Vervolgens is de inzet om met een pakket aan investeringen uit Europa de transitie in de haven en de krachtige metropoolregio in balans met de leefomgeving verder vorm te geven.



# Voortgang en **monitoring**

HOOFDSTUK 6

# 06

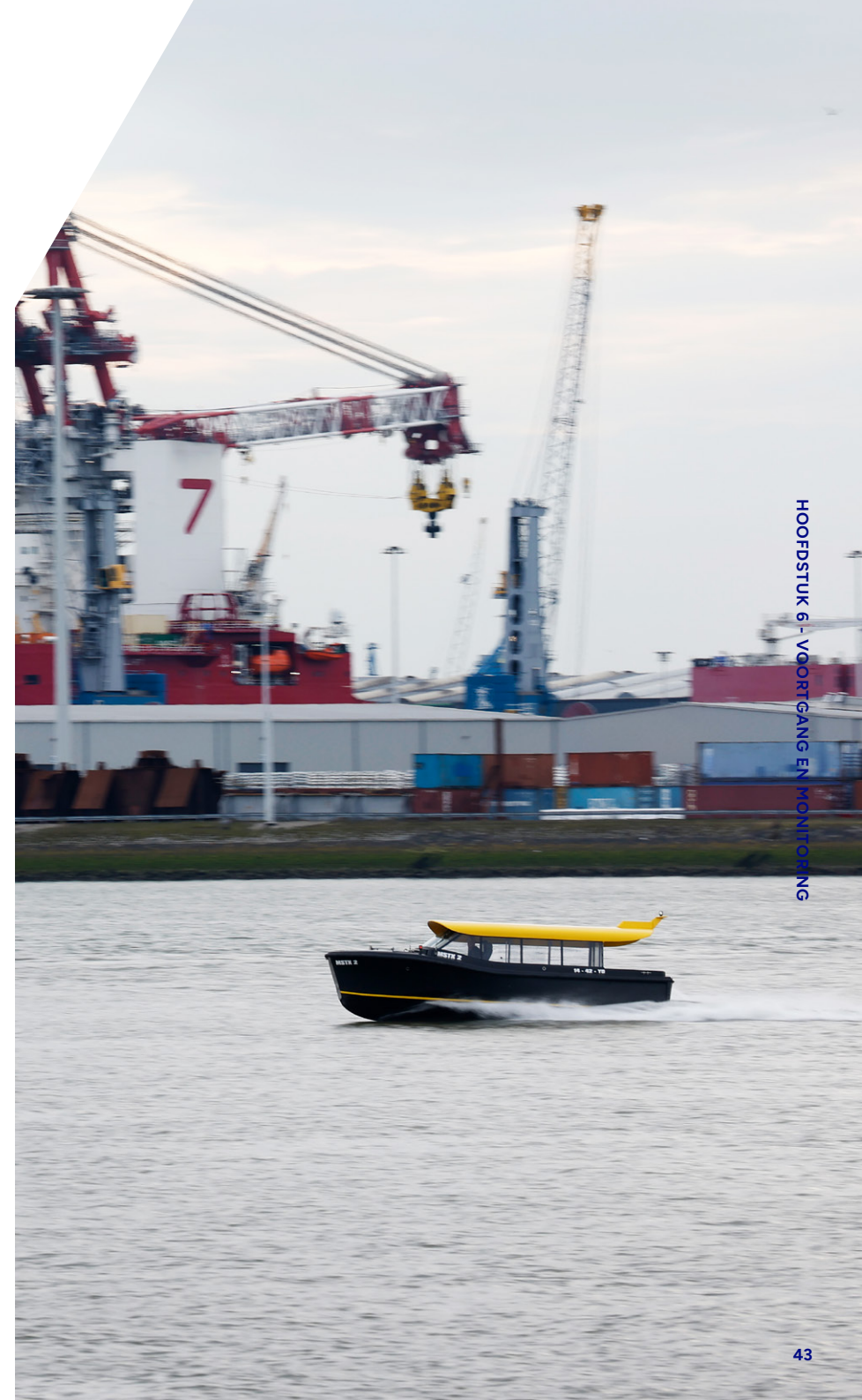
Vanuit een gedeelde verantwoordelijkheid zetten de partijen die deel uitmaken van het BO en het BBO zich in om tempo te maken met de uitvoering door integraal afwegingen te maken en met elkaar samen te werken.

De voortgang wordt elk jaar in het BO en BBO besproken. De programmamanager bereidt in samenspraak met de omgevingsmanager en de trekkende partijen van het NOVEX-gebied deze bestuurlijke gesprekken voor.

Om de voortgang van het programmaplan NOVEX Rotterdamse haven te bewaken, wordt er één keer per halfjaar een voortgangsmemo naar het DO (via CO) gestuurd. Deze memo gaat in op de voortgang van het programmaplan aan de hand van aspecten die we bij de methodiek adaptief programmeren centraal hebben gezet:

- **Op schema:** Worden de projecten uitgevoerd binnen de afgesproken tijd en het afgesproken budget?
- **Op koers:** Worden de doelen tijdig bereikt, of geven externe ontwikkelingen aanleiding om doelen of projecten/maatregelen te heroverwegen?
- **Integraal:** Worden de opgaven voldoende (of te veel?) integraal aangepakt?
- **In dialoog:** Is er waar nodig sprake van brede participatie van overheden, bedrijven, maatschappelijke organisaties en burgers?

In de voortgangsmemo wordt nadrukkelijk stilgestaan bij de verschillende op te leveren producten zoals uiteengezet in het volgende hoofdstuk en appendix 1. De voortgangsmemo kan worden gebruikt om het programma waar nodig bij te sturen. Dit kan bijvoorbeeld betekenen dat de planning wordt aangepast, het budget wordt herzien of de communicatiestrategie wordt aangevuld.



Provincie Zuid-Holland  
Gemeente Rotterdam  
Ministerie IenW  
Ministerie VRO  
Ministerie KGG  
Ministerie EZ  
Ministerie LVVN  
Havenbedrijf Rotterdam  
DCMR Milieudienst Rijnmond

**In samenwerking met:**

Gemeente Voorne aan Zee  
Gemeente Nissewaard  
Gemeente Albrandswaard  
Gemeente Maassluis  
Gemeente Vlaardingen  
Gemeente Schiedam  
Gemeente Dordrecht  
Waterschap Hollandse Delta  
Veiligheidsregio Rotterdam Regio  
GGD Rotterdam Rijnmond  
Deltalinqs  
Natuur en Milieufederatie ZH  
MRDH