

Vergaderjaar 2008–2009

**24 691**

**Ruimtetekort in mainport Rotterdam**

**Nr. 100**

## **LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 24 juni 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Verkeer en Waterstaat over de brief van 6 april 2009 inzake de vijfde Voortgangsrapportage PMR (Kamerstuk 24 691, nr. 99).

De bewindspersoon heeft deze vragen beantwoord bij brief van 23 juni 2009. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,  
Jager

De griffier van de commissie  
Sneep

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Vendrik (GL), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), Voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Aptrout (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (CU), Van Heugten (CDA), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), Ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA) en Linhard (PvdA).  
Plv. leden: Halsema (GL), Van der Vlies (SGP), Bokestijn (VVD), Bilder (CDA), Vacature (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppéus (VVD), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Vacature (SP), Anker (CU), Sterk (CDA), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Haverkamp (CDA) en Depla (PvdA).

1

*Wat is de stand van zaken van de beroepsprocedure tegen de Natuurbeschermingswetvergunning?*

Op 19 mei 2009 is het beroep tegen de Natuurbeschermingswetvergunning ingetrokken; daarmee is de Natuurbeschermingswetvergunning onherroepelijk geworden.

2

*Welke gevolgen hebben de beroepsprocedure inzake het bestemmingsplan voor de Tweede Maasvlakte en de uitspraak van de Raad van State van 16 maart 2009 voor de planning, realisatie en kosten van het project?*

Een uitspraak in beroep op het Bestemmingsplan Maasvlakte 2 heeft geen directe gevolgen voor de aanleg van Maasvlakte 2. Wel kan het gevolgen hebben voor het vervolgtraject bij de invulling en in gebruik name van Maasvlakte 2. De aard van de gevolgen hangt af van de inhoud van de uitspraak. Het heeft weinig zin daar thans op vooruit te lopen.

3

*Waarom zijn er in het kader van de Schaderegeling Tweede Maasvlakte geen schadeverzoeken ingediend tijdens de verslagperiode?*

De Schaderegeling Tweede Maasvlakte is in juni 2008 bekendgemaakt en met terugwerkende kracht tot 1 januari 2008 in werking getreden. De uitvoeringswerkzaamheden van de aanleg van de Tweede Maasvlakte zijn op 1 september 2008 gestart. Mogelijk wordt (nog) geen schade geleden of wacht men af voordat men eventuele schadeverzoeken indient.

4

*Hoeveel schadeverzoeken zijn er inmiddels ingediend en worden er nog verwacht?*

Er zijn nog geen schadeverzoeken ingediend. Voor de komende drie jaar wordt er rekening mee gehouden dat er ongeveer 100 schadeverzoeken worden ingediend en beoordeeld.

5

*Door wie is er budget gereserveerd voor schadeverzoeken en voor welk bedrag?*

Hierover zijn in de Uitwerkingsovereenkomst Landaanwinning, welke door uw Kamer is goedgekeurd, afspraken gemaakt. Het betreft hier de schadevergoeding (nadeelcompensatie en planschade) als gevolg van de landaanwinning en natuurcompensatie van de Tweede Maasvlakte. Door de instanties van bevoegd gezag is één loket ingericht waar elke benadeelde partij haar schadeverzoek kan indienen. Een onafhankelijke commissie zal de instanties van bevoegd gezag vervolgens adviseren over eventuele schadevergoeding. Voor de daadwerkelijke vergoeding van planschade en nadeelcompensatie is in eerste instantie het betreffende bevoegde gezag verantwoordelijk. Elk bevoegd gezag heeft daar dus budget voor gereserveerd.

Het Havenbedrijf is verantwoordelijk voor compensatie van nadeel dat is veroorzaakt binnen het gebied waar de landaanwinning wordt gerealiseerd. Voor de planschade en nadeelcompensatie voor de natuurcompensatie die ten laste komen van de Rijksoverheid is een bedrag van € 9,3 miljoen geraamd.

6

*Hoe wordt er uitvoering gegeven aan de motie Klein-Molekamp uit 2002 (24 691, nr.36)?*

De motie Klein-Molekamp is in 2002 door uw Kamer aangenomen bij de behandeling van de oorspronkelijke PKB-plus, deel 3. De motie vroeg om aan het besluit voor het tot stand brengen van 600 ha natuur- en recreatiegebied op Midden-IJsselmonde de volgende zin toe te voegen: «Bij de transformatie van Midden-IJsselmonde zal ruimte blijven voor agrarische bedrijvigheid en zullen de bestaande landschappelijke en cultuurhistorische elementen zo veel mogelijk behouden blijven». Het kabinet heeft vervolgens een deel 3a van de PKB-plus PMR uitgebracht met deze tekst, waarna het parlement met de PKB-plus heeft ingestemd. In formele zin is daarmee uitvoering gegeven aan de motie Klein-Molekamp. Het herstel van de PKB, zoals die na de uitspraak van de Raad van State in januari 2005 nodig was, heeft niet geleid tot een andere tekst in de PKB PMR (2006). Eind 2006 heeft uw Kamer ook met de herstelde PKB PMR (2006) ingestemd. De PKB vormt het (planologische) kader voor de inrichting van het gebied op IJsselmonde, thans bekend onder de naam Landschapspark Buytenland.

In materiële zin betekent de toevoeging dat, binnen de keuze voor de transformatie van het gebied van een open agrarisch landschap tot een vrij toegankelijk natuur- en recreatiegebied, agrarische activiteiten zijn toegestaan die een bijdrage leveren aan de hoofdfunctie en dat landschappelijke structuren en elementen zoveel mogelijk behouden blijven, doch dat de keuze voor het al dan niet behouden ondergeschikt is aan de hoofdfunctie. Deze betekenis is ook opgenomen in de Uitwerkingsovereenkomst 750 ha, die onder meer Rijk en provincie Zuid-Holland in 2005 hebben gesloten ter uitvoering van het deelproject 750 ha natuur- en recreatiegebied.

Zoals in de PKB op onder meer blz. 108 nader is toegelicht heeft realisering van de beslissingen van wezenlijk belang «tot gevolg dat de bestaande bedrijven die economisch afhankelijk zijn van agrarische bedrijvigheid, met name op Midden-IJsselmonde (waar een volledige transformatie is voorzien), zullen moeten verdwijnen of aanpassen. Een ongewijzigde voortzetting van deze bedrijvigheid verhoudt zich niet met de hoofdfunctie natuur. Voor zover ruimte overblijft voor dergelijke bedrijvigheid zal het gaan om vormen van agrarische (neven)activiteit, die ondergeschikt zijn aan de hoofdfunctie».

De PKB is het eenduidige uitgangspunt voor het inrichtingsplan dat de provincie Zuid-Holland op dit moment voorbereidt en waarvoor de gemeente Albrandswaard in een bestemmingsplan de planologische basis verschaft. Het Rijk ziet erop toe dat de inrichting plaatsvindt volgens de beslissingen in de PKB en de afspraken in de Uitwerkingsovereenkomst.

7

*Hoe belangrijk is draagvlak onder de lokale bevolking bij de keuze voor een variant voor natuurontwikkeling voor de polders Albrandswaard?*

In de PKB PMR (2006) is een afweging opgenomen van de belangen die spelen bij de realisatie van de 750 ha natuur- en recreatiegebied, waaronder het natuur- en recreatiegebied in de polders van Albrandswaard (in de PKB bekend als Midden-IJsselmonde, thans Landschapspark Buytenland). In paragraaf 4.6.2. van de PKB staat dat de belangen van ondernemers, gebruikers en bewoners in en gerelateerd aan de plangebieden zijn geïnventariseerd. «Afweging van deze belangen tegen het belang van de

aanleg van een grootschalig natuur- en recreatiegebied als onderdeel van de dubbeldoelstelling van de PKB levert op dat de beoogde verbetering van de leefkwaliteit in Rijnmond naar het oordeel van het kabinet preva- leert.» Voorts stelt de PKB dat voor de economische schade passende vormen van compensatie beschikbaar zijn en dat de emotionele schade die betrokkenen ondervinden met deze vormen van compensatie echter niet kan worden weggenomen.

Deze uitspraken relateren het belang van de lokale bevolking aan het belang dat realisatie van het deelproject heeft voor de kwaliteit van de leefomgeving in Rijnmond. De uitspraken uit de PKB zijn nog steeds actueel en van toepassing bij de uitwerking van Landschapspark Buyten- land.

Dat neemt niet weg dat een plan wordt nagestreefd dat zoveel mogelijk draagvlak vindt bij de lokale overheden en de inwoners van IJsselmonde, de betrokken maatschappelijke organisaties en de PMR-partners (Rijk, provincie Zuid-Holland, Stadsregio Rotterdam, gemeente Rotterdam en Havenbedrijf Rotterdam). Door de betrokken partijen wordt veel energie geleverd om te komen tot dit draagvlak. Daarbij geldt dat de gekozen transformatie ingrijpende gevolgen heeft voor de huidige landbouw in het gebied en nieuwe kansen biedt voor activiteiten die berusten op de nieuwe natuur en voorzieningen voor recreatie. De gemeente Albrands- waard en de provincie Zuid- Holland staan voor de uitdaging om deze verandering tot stand te brengen. Een recent bezoek van de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit aan het gebied, het overleg met het Platform Polders Albrandswaard (PPA) en de «Buytenlanddag» zijn bedoeld om uitleg te geven en ondersteuning te verkrijgen, ook binnen het gebied.

8

*Welke stappen zijn de provincie Zuid-Holland en de gemeente Rotterdam van plan te zetten om de gronden voor het deelproject 750 hectare natuur- en recreatiegebied te verwerven?*

De provinciale inzet is momenteel gericht op het «minnelijk» verwerven van gronden, waarbij de grondeigenaar en de provincie Zuid-Holland in overleg komen tot een prijs en voorwaarden voor verkoop. De provincie Zuid-Holland meldt dat dit traject in volle gang is: er zijn gesprekken gaande over ambities en belangen van verschillende eigenaren. Gezocht wordt naar oplossingsrichtingen waarbij zaken als verplaatsing, aankoop, inpassing, herontwikkeling en omschakeling aan de orde komen. De eerste onderhandelingsvoorstellen en aanbiedingen zijn gemaakt. De gemeente Rotterdam heeft het overgrote deel van de gronden voor de Schiezone en de Vlinderstrik in bezit. Voor de nog te verwerven hectares zijn gesprekken met de grondeigenaren gaande.

9

*Waarom is er sprake van mogelijke vervanging van het project Stadspark Duinvallei?*

Conform de Uitwerkingsovereenkomst voor Bestaand Rotterdams Gebied (BRG) is Rotterdam bevoegd om BRG projecten te wijzigen. Project- wijzigingen die *niet* tot substantiële wijziging van de verwachte opbrengst aan rijksdoelstellingen leiden, hoeven vooraf geen goedkeuring van de Staat.

Bij de start van de Uitwerkingsovereenkomst voor Bestaand Rotterdams Gebied (UWO BRG) was er een bedrag van € 5 miljoen toegekend aan het leefbaarheidsproject «Stadspark Duinvallei». Voor het leefbaarheids- project «de Rondgang» bestond veel draagvlak, maar dat project kon met

de toebedeelde middelen niet worden uitgevoerd. Daarom is besloten de helft van het bedrag voor Stadspark Duinvallei over te hevelen naar «de Rondgang».

Gezien dit gegeven van het verminderde budget voor Stadspark Duinvallei kunnen er nu vraagtekens gezet worden ten aanzien van de haalbaarheid van de uitvoering van het oorspronkelijk uitvoeringsplan voor Stadspark Duinvallei.

10

*Bestaat er al meer duidelijkheid over mogelijke oplossingen voor het investeringstekort bij het project Landtong Rozenburg?*

Het tekort is aanzienlijk verminderd ten opzichte van de situatie bij de start van het project, maar nog niet opgelost. Op dit moment bestaat er nog geen duidelijkheid over mogelijke oplossingen voor het investeringstekort. De stuurgroep, waarin negen partijen bestuurlijk vertegenwoordigd zijn, heeft in het voorjaar 2008 een tekort van 0,9 miljoen aanvaardt, waarbij de opdracht aan het projectteam geldt om te streven naar een sluitende begroting. In een recente stuurgroepvergadering is kennis genomen van de actuele financiële stand van zaken. Verwacht wordt dat er na de zomer meer duidelijkheid is over mogelijke oplossingen.

11

*Zijn er al monitorings- en evaluatieprogramma's Natuurcompensatie Voordelta en Natuurcompensatie Duinen vastgesteld en wat is de laatste stand van zaken?*

Nee. Beide monitorings- en evaluatieprogramma's zijn met betrokken partijen in conceptvorm besproken en zullen later dit jaar worden vastgesteld.

12 en 14

*Wat is de precieze reden voor de budgetverhoging van € 16 miljoen? Waarom was er € 16 miljoen nodig voor de aanleg van openbare infrastructuur op Maasvlakte II?*

Conform afspraak met het ministerie van Financiën worden in het kader van PMR ontvangen bedragen toegevoegd aan het projectbudget. De realisatie op de ontvangsten is het gevolg van de uitvoering van de gemaakte afspraken in artikel 4.7 van de Uitwerkingsovereenkomst Landaanwinning. Aangezien de bijdrage van de Staat aan PMR grotendeels betrekking heeft op de openbare infrastructuur, is de realisatie gematerialiseerd als bijdrage in de aanleg van de openbare infrastructuur op de Maasvlakte II.

13

*Waarom is de € 16 miljoen aan de gemeente Rotterdam uitbetaald en niet in eerste instantie aan het Havenbedrijf?*

De € 16 miljoen is overgemaakt aan het Havenbedrijf Rotterdam. In de Vijfde Voortgangsrapportage PMR is per abuis vermeld dat het bedrag is overgemaakt aan de Gemeente Rotterdam.

15

*Wanneer staat oplevering van de aangepaste A15 gepland? Gaat u hierbij uit van een optimistische of realistische planning? Verwacht u nog (verdere) problemen veroorzaakt door regelgeving rondom luchtkwaliteit?*

De oplevering van de weginfrastructuur staat gepland voor eind 2015. Hierbij ga ik uit van de huidige (Randstad Urgent) planning. Ik acht deze planning realistisch.

Aangezien het project A15 MaVa is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) en de Europese Commissie Nederland op 7 april 2009 op basis van het ontwerp-NSL derogatie heeft verleend voor fijnstof tot midden 2011 en stikstofdioxide tot 1 januari 2015 verwacht ik geen (verdere) belemmeringen voor wat betreft het aspect luchtkwaliteit.

16

*Is aanpassing van de A15 voldoende om aan de transportgroei van Maasvlakte II te voldoen? Welke andere plannen voert u uit om de bereikbaarheid van Maasvlakte II te optimaliseren? Zijn deze maatregelen volgens u voldoende?*

Bij de bereikbaarheid van de mainport Rotterdam gaat het om alle modaliteiten: weg, spoor, binnenvaart, pijpleiding. Het Havenbedrijf spant zich samen met de betrokken ondernemers en overheden in om het aandeel van spoor, binnenvaart en pijpleiding te verhogen. Daartoe maakt het Havenbedrijf afspraken met de ondernemers bij de uitgifte van grond op Maasvlakte 2.

Voor het vervoer over de weg is de aanpassing van de A15 tussen Maasvlakte en Vaanplein belangrijk. Met de verbreding van de A15 Maasvlakte-Vaanplein is de bereikbaarheid van de haven en het omliggende gebied per weg gewaarborgd tot 2020. Momenteel wordt gewerkt aan de MIRT-Verkenning Rotterdam VooRUIT. Onderwerp van die gezamenlijke verkenning van VenW, VROM, Provincie Zuid-Holland, Stadsregio Rotterdam en gemeente Rotterdam is de bereikbaarheid van de regio Rotterdamse – stad, omgeving en haven – op de lange termijn. Welke stappen genomen moeten worden om de bereikbaarheid van de haven op de lange termijn te waarborgen zal dus uit deze MIRT-Verkenning (moeten) gaan blijken. Ik hoop u in het najaar hierover nader te kunnen informeren.

Verder dragen de volgende projecten bij aan de bereikbaarheid van de mainport:

- Project Containertransferium Rotterdam. Hierin worden de mogelijkheden onderzocht voor een nieuw logistiek concept, locatie en inrichting van een containertransferium. De bedoeling is dat een deel van de containerstromen over de weg naar/van de Rotterdamse haven door binnenvaartshuttles zal worden overgenomen;
- Verkeersonderneming. Dit samenwerkingsverband tussen Havenbedrijf Rotterdam, Gemeente Rotterdam en Rijkswaterstaat streeft naar het bereikbaar houden van het gebied rond de A15 door het uitwerken van een gebiedsregie gericht op het terugdringen van het aantal voertuigbewegingen met 20% gedurende de ombouw van de A15. Een deel van deze maatregelen zal ook na de ombouw beschikbaar blijven.