

Vergaderjaar 2009–2010

29 862

Nationaal Zeehavenbeleid 2005–2010

Nr. 18

## BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATER-STAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 21 september 2009

In de procedurevergadering van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat van 2 september 2009 is gesproken over de plannen die op diverse plaatsen (zoals Scheveningen en Terneuzen) bestaan voor (uitbreiding van) cruiseterminals. De commissie heeft mij verzocht (29862–15/2009D4532) de Kamer een brief te doen toekomen over deze plannen en de consequenties daarvan voor de ruimtelijke ordening.

Mede namens de Minister van VROM beantwoord ik hiermee het verzoek van uw vaste commissie van Verkeer en Waterstaat.

Het is mij bekend dat er bij de gemeentes Den Haag en Vlissingen plannen bestaan voor de aanleg van zeecruiseterminals. In Terneuzen gaat het om een mogelijke uitbreiding van riviercruises. Ik beschik echter niet over uitgewerkte plannen omdat de initiatieven nog in het beginstadium zijn.

Mijn opvatting over deze plannen baseer ik voor wat betreft de havenfunctie op de uitgangspunten van het nationale zeehavenbeleid. Vanuit dit nationale beleid wordt het aan de markt zelf overgelaten om te bezien of er ruimte is in de Nederlandse markt voor meer cruiseterminals. De zeehavens in Nederland kunnen de mogelijkheid hiertoe onderling afstemmen. Het rijk richt zich vanuit economisch- en veiligheidsperspectief op de maritieme ontsluiting van de Nederlandse zeehavens. Zodra de initiatiefnemers van mening zijn dat aanpassingen in de maritieme toegang aan de orde zijn, zal dit door mij worden bezien.

Voor wat betreft de consequenties voor de ruimtelijke ordening en de veiligheid van de kust zal door de initiatiefnemers onderzocht moeten worden of de plannen mogelijk op onderdelen indruisen tegen het nationale beleid. Voor wat betreft het nationaal ruimtelijk beleid is dat in zijn algemeenheid niet het geval. Dergelijke terminals kunnen immers passen bij de beoogde vergroting van de ruimtelijke kwaliteit, diversiteit en aantrekkelijkheid. Ze kunnen bijdragen aan de stedelijke kracht en dyna-

miek. Voor de Randstad heeft het kabinet in de Structuurvisie Randstad 2040 aangegeven welke ruimtelijk-economische krachten het wil versterken. Wanneer een zee-cruiseterminal daaraan actief bijdraagt, past die als zodanig in het nationaal ruimtelijk beleid voor de Randstad. Lokaal en regionaal kan echter spanning ontstaan met nationale planologische regimes voor natuur (EHS, Natura2000) en landschap, zoals verwoord in de Nota Ruimte. Er is daarmee niet op voorhand te zeggen of een dergelijke ontwikkeling past in of strijdig is met het nationale ruimtelijk beleid.

De vraag is voorts of de plannen passen in de Beleidslijn Kust cq het Nationaal Waterplan. Daarnaast blijft de vigerende wet- en regelgeving van toepassing, zoals de Wet ruimtelijke ordening, de Wet Milieubeheer en de Natuurbeschermingswet, waarbij het rijk zijn rol speelt.

Gezien bovenstaande kan ik u op dit moment melden dat ik de plannen en rapportages van de gemeentes afwacht en deze zal toetsen aan het nationale beleid dat hier betrekking op heeft.

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,  
J. C. Huizinga-Heringa