

Vergaderjaar 2009–2010

24 691

Ruimtetekort in mainport Rotterdam

Nr. 105

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 23 december 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Verkeer en Waterstaat over de brief van 29 september 2009 inzake Project Mainportontwikkeling Rotterdam: Voortgangsrapportage 6 (Kamerstuk 24 691, nr. 102). De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 22 december 2009. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Jager

Adjunct-griffier van de commissie,
Tjindink

¹ Samenstelling:

Leden: Vendrik (GL), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Jager (CDA), voorzitter Koopmans (CDA), Mastwijk (CDA), Eski (CDA), Aptroot (VVD), Boelhouwer (PvdA), Samsom (PvdA), Roefs (PvdA), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter Cramer (CU), Koppejan (CDA), Roemer (SP), Ouwehand (PvdD), Jansen (SP), Polderman (SP), De Rouwe (CDA), Tang (PvdA), Linhard (PvdA), Meeuwis (VVD) en De Mos (PVV).

Plv. leden: Van Gent (GL), Van der Vlies (SGP), Harbers (VVD), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Pieper (CDA), Atsma (CDA), Bilder (CDA), Van Hijum (CDA), De Krom (VVD), Jacobi (PvdA), Vermeij (PvdA), Besselink (PvdA), Verdonk (Verdonk), Anker (CU), Knops (CDA), Van Leeuwen (SP), Thieme (PvdD), Vacature, (SP), Lempens (SP), Haverkamp (CDA), Waalkens (PvdA), Depla (PvdA), Neppérus (VVD) en Agema (PVV).

1

Bent u bereid om zich hard te maken voor de aanleg van een terminal of extra laad- en loscapaciteit op de Tweede Maasvlakte, specifiek bedoeld voor binnenvaartschepen («dedicated barge»), ter bevordering van de doorstroming en van een aantrekkelijker bedrijfsvoering voor binnenvaartondernemers?

Wij maken ons hard voor een belangrijke rol voor de binnenvaart in het achterlandvervoer van en naar de Tweede Maasvlakte. Zo heeft het Rijk in de PKB PMR vastgelegd dat de overheid bij de optimalisering van de bereikbaarheid van de landaanwinning streeft naar een maximalisering van de groeikansen van relatief duurzame en milieuvriendelijke vervoers-technieken, zoals het vervoer over water en het spoorvervoer. Het Havenbedrijf Rotterdam heeft dat uitgewerkt en vastgelegd in een modal split van het containervervoer naar het achterland waarin binnenvaart 45% voor zijn rekening moet nemen. Dat is een harde eis aan de zeeterminals. Bij de inrichting van de Tweede Maasvlakte is tot nu toe rekening gehouden met de mogelijkheid tot de aanleg van een specifieke binnenvaarterminal. Of deze er daadwerkelijk komt, hangt af van de vraag of de binnenvaartfaciliteiten op de afzonderlijke terminals voldoende zijn voor het kunnen realiseren van de 45% overslag van en naar binnenvaart. De vraag of er een specifieke binnenvaarterminal moet komen, dient primair door de containeroverslagbedrijven te worden beantwoord. Het is ook aan hen om, indien nodig geacht, een specifieke binnenvaarterminal te realiseren. Daarnaast zijn er aanvullende afspraken nodig tussen de marktpartijen over verbetering van de containerlogistiek in de binnenvaart. Verschillende binnenvaartoperators werken nu samen om de containerlogistiek in Rotterdam te verbeteren. Dit gebeurt in overleg met het Havenbedrijf Rotterdam en het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Tot slot is via het Randstad Urgent-project Containertransferium Rotterdam een doorbraak bereikt over de locatiekeuze voor het containertransferium. Dat transferium heeft ook ten doel te komen tot een goede doorstroming van containerstromen via de binnenvaart vanaf de zeeterminals op beide Maasvlaktes.

2

Als de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State in het voorjaar van 2010 een gunstige uitspraak doet over de toegangsbeperkingsbesluiten voor het bodembeschermingsgebied en de rustgebieden, is dan de natuurcompensatie volledig gerealiseerd? Zo nee, wat moet er nog gebeuren om de natuurcompensatie te voltooien?

Ja, in dat geval zijn alle maatregelen om de natuurcompensatie te realiseren vrij van juridische beroepsprocedures.

3

Wat zijn de financiële consequenties voor het projectbudget en de post onvoorzien van het vervallen van de zeereep als natuurcompensatie? Waar in de voortgangsrapportage zijn deze financiële consequenties terug te vinden?

De vergelijking in de Zesde Voortgangsrapportage over het deelproject Natuurcompensatie tussen de financiële stand van zaken ten tijde van de basisrapportage en de stand conform Voortgangsrapportage 6 maakt duidelijk dat het mogelijk is gebleken om nieuwe projectonderdelen, zoals het Stimuleringsprogramma Zeeuwse en Zuid-Hollandse eilanden, financieel binnen het totaal van het budget voor de Natuurcompensatie te dekken met de inzet van gelden voor wegvallende projectonderdelen, zoals de Zeereep. Op die wijze wordt voorkomen dat er tekorten ontstaan

binnen het Natuurcompensatiebudget. Voorts kan een beroep op de Post Onvoorzien achterwege blijven.

4

Welk deel van het budget van € 12 miljoen, dat u in het kader van de stimuleringsregeling voor de natuurcompensatie in de Voordelta beschikbaar heeft gesteld, is nog beschikbaar voor recreatie en toerisme, respectievelijk visserij?

4. Recreatie en toerisme

De provincies Zeeland en Zuid-Holland zijn belast met de uitvoering van de stimuleringsregelingen recreatie en toerisme. De provincies Zuid-Holland en Zeeland hebben ieder via hun «Tijdelijke verordening stimulering Voordelta recreatie en toerisme» € 4,5 miljoen ter beschikking gesteld. In de provincie Zuid-Holland is de € 4,5 miljoen reeds volledig aan verschillende projecten toegekend. In de provincie Zeeland is nog € 484 831 beschikbaar voor projecten.

Visserij en aquacultuur

Voor de sector visserij is 3 miljoen euro ter beschikking gesteld. De provincies Zuid-Holland en Zeeland zijn overeengekomen om dit budget onderling gelijkelijk te verdelen. In de provincie Zeeland wordt per 1 januari 2010 via as 4 van het Europees Visserijfonds € 750 000 van de gelden ter beschikking gesteld. Per 1 januari 2011 wordt het resterende budget voor de provincie Zeeland (€ 750 000) beschikbaar gesteld. Eventueel resterende middelen van dit budget worden voor Zeeland vanaf 2012 beschikbaar gesteld. De provincie Zuid-Holland streeft ernaar om per 1 juli 2010 de stimuleringsgeldens via as 4 van het Europees Visserijfonds beschikbaar te stellen.

5

Tot wanneer zijn de tijdelijke verordeningen Stimulering Voordelta van de provincies Zeeland en Zuid-Holland geldig? Worden deze verordeningen nog verlengd?

5. Recreatie en toerisme

Voor de besteding van de gelden voor de sector recreatie en toerisme hebben Provinciale Staten van Zuid-Holland en Zeeland de «Tijdelijke verordening stimulering Voordelta» vastgesteld, respectievelijk op 25 juni 2008 en 27 juni 2008. In beide verordeningen is bepaald dat de verordeningen uiterlijk op 15 september 2014 eindigen of zoveel eerder als het gezamenlijke subsidieplafond voor de provincies Zeeland en Zuid-Holland met een budget van maximaal 9 miljoen is besteed. Er is op dit moment geen reden om de verordeningen te verlengen.

Visserij en Aquacultuur

Het visserijdeel is en wordt ondergebracht onder de regeling voor het Europees Visserijfonds as 4. Deze regeling heeft een looptijd van 2010 tot en met 2014.

6

Wat is de reden dat het uitvoeren van studies in het kader van het deelproject Landschapspark Buytenland, «naar de inrichting van het recreatiedeel, mogelijke exploitatievormen van het gebiedsgedeelte waar natuurakkers zijn voorzien en een nadere invulling van het zuidelijke gedeelte waar een

andere vorm van hoogwaardige natuur is gepland» meer tijd kostte dan verwacht (pag. 6 Zesde Voortgangsrapportage PMR/750ha)?

Het onderzoek naar natuurakkers heeft meer tijd gekost dan aanvankelijk voorzien. Dit komt omdat het een relatief nieuw onderwerp is waar in Nederland nog weinig ervaring mee is opgedaan en zeker niet in een omvang zoals in Landschapspark Buytenland wordt voorzien.

7

Welke gevolgen heeft het mogelijk hoger uitvallen van de grondprijs voor het deelproject Landschapspark Buytenland dan aanvankelijk was voorzien, voor het desbetreffende budget? Welke actie wordt ondernomen naar aanleiding van deze verwachting?

Het Rijk heeft aan de provincie Zuid-Holland een vaste bijdrage ter beschikking gesteld voor de realisatie van de 750 ha natuur- en recreatiegebied. De provincie treedt op als uitvoerende partij en heeft in de Uitvoeringsovereenkomst 750 ha met het Rijk afgesproken voor 2021 tot realisatie te komen. Een fluctuatie van de grondprijs heeft geen invloed op die afspraak.

In de UWO 750 ha is echter vastgelegd dat in geval van gewijzigde/ onvoorziene omstandigheden die een verandering van scope, planning, randvoorwaarden of dergelijke met zich meebrengen, zoals bijvoorbeeld excessieve grondprijsstijgingen, partijen met elkaar in overleg treden. In overleg wordt dan gezocht naar een passende oplossing.

8

Op welke wijze denkt u tegemoet te kunnen komen aan zorgen over de uitbreiding van de infrastructuur (HSL, N471, RandstadRail, ZoRo-bus, N209, A13/16) in en rond het gebied van de Vlinderstrik (pag. 9 Zesde Voortgangsrapportage PMR/750ha)? Is hierover afstemming met de desbetreffende (project)organisaties?

De verschillende projecten in dit gebied houden zo goed als mogelijk rekening met elkaar, de faseverschillen tussen deze projecten in acht nemend.

Bestaande infrastructurele projecten hebben reeds geanticipeerd op de komst van een natuur- en recreatiegebied in de Zuid- en Schiebroekse Polder: er zijn onderdoorgangen voor mens en dier bij HSL, N471 en RandstadRail. Het Masterplan Vlinderstrik probeert vervolgens met de ruimtelijke inrichting van het gebied de barrière-werking van de infrastructuur nog verder te verminderen.

Bij de planuitwerking voor de A13/A16 wordt uitgegaan van de begrenzing in het Masterplan Vlinderstrik. In het Bestuurlijk Overleg MIRT Zuidvleugel van oktober jl. heb ik op verzoek van de regio afgesproken de inpassing van het wegvak tussen de Bergweg en de HSL-kruising nader te onderzoeken. Ook is in het bestemmingsplan Vlinderstrik rekening gehouden met een ruimtereservering voor de toekomstige A13/16.

De gemeenten Rotterdam, Lansingerland en de Stadsregio worden door V&W uitvoerig betrokken bij de ontwikkeling van de A13/A16. De gemeente Rotterdam en Rijkswaterstaat hebben een procesafspraken gemaakt ten aanzien van verwerving: eigenaren in de Vlinderstrik zullen door één project/overheid benaderd worden en zo min mogelijk last ondervinden van de diversiteit aan projecten, het feit dat verschillende overheden hierbij een rol spelen en de verschillende plannen.

De ZoRo-bus krijgt nabij de Vlinderstrik een zoveel mogelijk groene inpassing. Ook hier heeft afstemming plaatsgevonden tussen beide projecten.

9

Wanneer worden verdere afspraken gemaakt met potentiële beheerders van de Vlinderstrik?

De verdere uitwerking van het beheer loopt parallel met de bestemmingsplanprocedure. Nadere afspraken worden medio 2010 verwacht.

10

Is er inmiddels een oplossing voor het investeringstekort bij het project Landtong Rozenburg?

Het tekort, € 1,9 miljoen, is aanzienlijk verminderd ten opzichte van de situatie bij de start van het project (€ 3,4 miljoen). De stuurgroep, waarin negen partijen bestuurlijk vertegenwoordigd zijn, heeft in het voorjaar 2008 een tekort van € 0,9 miljoen aanvaard met de uitdrukkelijke opdracht aan het projectteam om te streven naar een sluitende begroting. De gemeente Rotterdam heeft de verantwoordelijkheid op zich genomen om een oplossing te vinden voor het (resterende) tekort van € 1 miljoen. De oplossing moet voor handen zijn als de planvorming voor de herinrichting van de laatste deelgebieden van de Landtong Rozenburg afgerond is en de uitvoering kan beginnen. Dat zal naar verwachting medio 2011 zijn. Dan is ook pas definitief bekend hoe groot het resterende tekort is.

11

Wanneer wordt beslist wat er met het voor het project Stadspark Duinvallei resterende budget gaat gebeuren?

Er vindt overleg plaats over mogelijke vervanging van stadspark Duinvallei door een ander project. Bij vervanging van het project Stadspark Duinvallei staat voorop dat de gereserveerde gelden worden besteed aan een project in Hoek van Holland dat bijdraagt aan de gestelde rijksdoelstellingen op gebied van verbetering van de leefbaarheid. Dit is conform de afspraken in de Uitwerkingsovereenkomst Bestaand Rotterdams Gebied.

De uitvoering van het BRG-programma loopt tot 2021 en eventuele vervanging moet uiterlijk in 2017 geregeld zijn.

12

Wat is de reden voor de vertraging in de vaststelling van het Monitorings- en Evaluatieprogramma Bestemming, waarvan in de vorige voortgangsrapportage nog werd verwacht dat het in 2009 zou worden afgerond, maar nu wordt gemeld dat het pas in de loop van 2010 zal worden vastgesteld?

Het Monitorings- en Evaluatieprogramma Bestemming dient tijdig te zijn vastgesteld. Bepalend daarvoor is het moment dat de Tweede Maasvlakte in gebruik wordt genomen. Dat is volgens de huidige planning in 2013. De prioriteit heeft de afgelopen periode op andere aspecten gelegen, maar het Monitorings- en Evaluatieprogramma Bestemming zal ruim op tijd gereed zijn.

13

Is er onderzoek gedaan naar de effecten van de economische crisis op de toekomstige exploitatie van de Tweede Maasvlakte? Welke effecten verwacht u dat de economische crisis zal hebben op de exploitatie?

De marktvraag (voor deepsea- en feedervervoer) heeft zich vanaf het moment van het Bestuursakkoord (2004) tot 2008 gunstiger ontwikkeld dan destijds geprognosticeerd. Vanaf eind 2008 ontwikkelt de marktvraag

zich negatief. Omdat dit een korte periode beslaat, bevindt de marktvraag van de containersector zich per saldo nog conform de prognose. De effecten van de crisis op de haven, inclusief de Tweede Maasvlakte, wordt onderzocht door het Havenbedrijf Rotterdam. Voor de middellange termijn verwacht het Havenbedrijf dat de marktontwikkeling voor de Tweede Maasvlakte zich uiteindelijk conform of tot licht boven de prognoses uit de tijd van het Bestuursakkoord zal ontwikkelen. Voor de lange termijn verwacht het Havenbedrijf dat de Tweede Maasvlakte vóór 2040 volledig is uitgegeven. De marktvraag in de chemie- en industriector (de andere sectoren waarvoor de Tweede Maasvlakte wordt aangelegd) is ondanks de economische crisis overigens licht toegenomen.

14

Kunt u, bij het gestand doen van uw toezegging uit het algemeen overleg Zeehavens van 22 september 2009 om de Kamer schriftelijke informatie te doen toekomen over de mogelijke effecten van de economische crisis op de fasering van de exploitatie van de Tweede Maasvlakte, alle belangrijke factoren en actoren betrekken en daarbij ook rekening houden met het scenario dat er pas in 2016 weer sprake is van een fatsoenlijk herstel van de markt op het gebied van vaartgerelateerde logistiek?

De Tweede Maasvlakte wordt gefaseerd en afhankelijk van het tempo, waarin klanten voor haventerrein zich aandienen, aangelegd. De eerste fase van aanleg betreft ongeveer 700 hectare grond. Het Havenbedrijf heeft reeds een drietal klanten gecontracteerd voor ongeveer 40% van de totale oppervlakte uitgeefbaar terrein. Recent hebben enkele containerbedrijven voor de eerste fase van de aanleg nogmaals bevestigd de terminals conform de afspraken in de contracten in gebruik te willen nemen. Het ingroei tempo van de containerterminals zal wel trager verlopen. De nu lopende werkzaamheden zijn daarop gebaseerd en gaan onverkort door. Vooral nog zijn er geen aanwijzingen dat de financiële problemen van Dubai World een weerslag zullen hebben op haar dochter DP World en ook niet op de investeringen van het brede consortium Rotterdam World Gateway, waarvan DP World deel uitmaakt (voor 30%); Rotterdam World Gateway is één van de contractanten voor een terminal op de Tweede Maasvlakte. Voor de chemie- en industriector lopen momenteel de oriënterende gesprekken.

Fase 2 van de aanleg vindt pas plaats indien fase 1 is afgerond en indien er marktvraag is. Het ligt voor de hand dat het Havenbedrijf op dat moment in het tempo van uitgifte van nieuwe terreinen een goede balans kiest tussen de bestaande terminals (benutten bestaande capaciteit) en nieuwe klanten (benutten resterende ruimte Tweede Maasvlakte). Deze beslissing zal tussen 2012–2015 plaatsvinden. Het uitgiftetempo van de terreinen op de Tweede Maasvlakte zit binnen de aannames van het bestemmingsplan. Voor de lange termijn verwacht het Havenbedrijf dat de Tweede Maasvlakte vóór 2040 volledig is uitgegeven. Indien pas in 2016 weer sprake zou zijn van een fatsoenlijk herstel van de markt, dan is dat uiteraard van invloed op de beslissing in 2012–2015 over de start van fase 2.

15

Waarom heeft een mogelijke vernietiging van het bestemmingsplan van de Tweede Maasvlakte geen (directe) consequenties voor de aanleg van de Tweede Maasvlakte?

De Afdeling bestuursrechtspraak van Raad van State heeft op 4 november 2009 de beroepen tegen het bestemmingsplan Maasvlakte 2 ten dele niet ontvankelijk en voor het overige ongegrond verklaard. Het bestemmingsplan Maasvlakte 2 is hiermee onherroepelijk geworden.

16

Kan (partiële) vernietiging van het bestemmingsplan de Tweede Maasvlakte wel consequenties hebben voor andere aspecten van het project, bijvoorbeeld de exploitatie van de Tweede Maasvlakte?

Zie antwoord vraag 15.

17

Kunt u een overzicht geven van alle mogelijke gevolgen voor de geplande aanleg van de Tweede Maasvlakte van gegrondverklaring door de Raad van State van één of meerdere van de in het kader van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam ingestelde beroepen?

Zie antwoord vraag 15.

18

Kunt u de garantie geven dat een (partiële) vernietiging van één of meerdere van de in het kader van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam ingestelde beroepen geen enkele invloed heeft op de aanleg van de Tweede Maasvlakte en alle daaraan gerelateerde geplande projecten? Kunt u uw antwoord toelichten?

Zie antwoord vraag 15.