

Vergaderjaar 2009–2010

24 691

Ruimtetekort in mainport Rotterdam

Nr. 107

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 4 maart 2010

¹ Samenstelling:

Leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Van Heugten (CDA), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA), Linhard (PvdA), Meeuwis (VVD) en De Mos (PVV).
Plv. leden: Van Gent (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Bilder (CDA), Pieper (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Hijum (CDA), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Haverkamp (CDA), Depla (PvdA), Neppéus (VVD) en Agema (PVV).

² Samenstelling:

Leden: Van Gent (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Poppe (SP), Snijder-Hazelhoff (VVD), ondervoorzitter, Depla (PvdA), Van Bochove (CDA), Koopmans (CDA), voorzitter, Spies (CDA), Van der Ham (D66), Van Velzen (SP), Vietsch (CDA), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Neppéus (VVD), Van Leeuwen (SP), Jansen (SP), Van der Burg (VVD), Van Heugten (CDA), Ouwehand (PvdD), Bilder (CDA), Wiegman-van Meppelen Schepink (ChristenUnie), Linhard (PvdA) en De Mos (PVV).
Plv. leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Polderman (SP), Remkes (VVD), Jacobi (PvdA), Pieper (CDA), Koppejan (CDA), Ormel (CDA), Koşer Kaya (D66), Leijten (SP), Schreijer-Pierik (CDA), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Waalkens (PvdA), Vos (PvdA), Zijlstra (VVD), Langkamp (SP), Gerkens (SP), Elias (VVD), Schermers (CDA), Thieme (PvdD),

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹, de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer², de vaste commissie voor Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit³, de commissie voor de Rijksuitgaven⁴ en de vaste commissie voor Economische Zaken⁵ hebben op 21 januari 2010 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

Algra (CDA), Ortega-Martijn (ChristenUnie), Smeets (PvdA) en Agema (PVV).

³ Samenstelling:

Leden: Van der Vlies (SGP), ondervoorzitter, Schreijer-Pierik (CDA), Atsma (CDA), voorzitter, Poppe (SP), Waalkens (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Jager (CDA), Ormel (CDA), Koopmans (CDA), Van der Ham (D66), Van Velzen (SP), Samsom (PvdA), Van Dijken (PvdA), Neppéus (VVD), Jansen (SP), Jacobi (PvdA), Cramer (ChristenUnie), Koppejan (CDA), Graus (PVV), Zijlstra (VVD), Thieme (PvdD), Dibi (GroenLinks), Polderman (SP), Elias (VVD) en Linhard (PvdA).
Plv. leden: Van der Staaij (SGP), Mastwijk (CDA), Ten Hoopen (CDA), Luijben (SP), Tang (PvdA), Bilder (CDA), Biskop (CDA), Pieper (CDA), Koşer Kaya (D66), Van Leeuwen (SP), Eijssink (PvdA), Depla (PvdA), Kant (SP), Blom (PvdA), Ortega-Martijn (ChristenUnie), Van Heugten (CDA), Brinkman (PVV), Ten Broeke (VVD), Ouwehand (PvdD), Vendrik (GroenLinks), Lempens (SP), Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD) en Van Dam (PvdA).

⁴ Samenstelling:

Leden: Van der Vlies (SGP), Blok (VVD), Ten Hoopen (CDA), Weekers (VVD), Van Haersma Buma (CDA), De Nerée tot Babberich (CDA), Aptroot (VVD), voorzitter, Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD), Omtzigt (CDA), Koşer Kaya (D66), Luijben (SP), Van der Veen (PvdA), Kalma (PvdA), Van Gerven (SP), Blanksma-van den Heuvel (CDA), Cramer (ChristenUnie), Tony van Dijk (PVV), Gesthuizen (SP), Ouwehand (PvdD), Heijnen (PvdA), Tang (PvdA), Vos (PvdA), ondervoorzitter, Bashir (SP) en Sap

(GroenLinks).

Plv. leden: Van der Staaij (SGP), Van der Burg (VVD), Jonker (CDA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Jan de Vries (CDA), Van Hijum (CDA), Van Beek (VVD), De Pater-van der Meer (CDA), Van der Ham (D66), Gerkens (SP), Vermeij (PvdA), Kuiken (PvdA), Kant (SP), Anker (ChristenUnie), De Roon (PVV), Irrgang (SP), Thieme (PvdD), Linhard (PvdA), Besselink (PvdA), Depla (PvdA), Roemer (CDA), Vendrik (GroenLinks) en Mastwijk (CDA).

⁵ Samenstelling:

Leden: Van der Vlies (SGP), Schreijer-Pierik (CDA), Vendrik (GroenLinks), Ten Hoopen (CDA), Spies (CDA), Van der Ham (D66), Van Velzen (SP), Aptroot (VVD), Smeets (PvdA), Samsom (PvdA), Timmer (PvdA), voorzitter, Irrgang (SP), Jansen (SP), Biskop (CDA), ondervoorzitter, Ortega-Martijn (ChristenUnie), Blanksma-van den Heuvel (CDA), Van der Burg (VVD), Graus (PVV), Zijlstra (VVD), Besselink (PvdA), Gesthuizen (SP), Ouwehand (PvdD), Vos (PvdA), De Rouwe (CDA) en Elias (VVD).
Plv. leden: Van der Staaij (SGP), Jan Jacob van Dijk (CDA), Sap (GroenLinks), Van Vroonhoven-Kok (CDA), Aasted-Madsen-van Stiphout (CDA), Koşer Kaya (D66), Ulenbelt (SP), Blok (VVD), Boelhouwer (PvdA), Kalma (PvdA), Kraneveldt-van der Veen (PvdA), Karabulut (SP), Luijben (SP), De Nerée tot Babberich (CDA), Wiegman-van Meppelen Schepink (ChristenUnie), Atsma (CDA), Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD), Bosma (PVV), Meeuwis (VVD), Van Dam (PvdA), Gerkens (SP), Thieme (PvdD), Heerts (PvdA), Algra (CDA) en Weekers (VVD).

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 29 september 2009 inzake het Project Mainportontwikkeling Rotterdam: Voortgangsrapportage 6 (24 691, nr. 102);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 14 oktober 2009 inzake het Accountantsrapport bij de 6e Voortgangsrapportage Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) (24 691, nr. 103);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 22 december 2009 inzake de Beantwoording vragen van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat over het Project Mainportontwikkeling Rotterdam: Voortgangsrapportage 6 (24 691, nr. 105).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Jager

De voorzitter van de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
Koopmans

De voorzitter van de vaste commissie voor Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit,
Atsma

De voorzitter van de commissie voor de Rijksuitgaven,
Aptroot

De voorzitter van de vaste commissie voor Economische Zaken,
Timmer

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Sneep

Voorzitter: Jager
Griffier: Tijdink

Aanwezig zijn vier leden der Kamer, te weten Aptroot, Jager, Roefs en De Rouwe,

en minister Eurlings, die vergezeld is van enkele ambtenaren van zijn ministerie.

De **voorzitter**: Ik open de vergadering en heet alle aanwezigen welkom. Op de agenda staat een brief van de minister en de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat over toezeggingen gedaan tijdens het AO Zeehavens van 22 december 2009. Ik stel voor van deze brief tijdens dit AO alleen de onderdelen te behandelen die betrekking hebben op de fasering van de Tweede Maasvlakte en de Verkeersonderneming, aangezien de rest van de brief geen directe relatie heeft met het project Mainportontwikkeling Rotterdam.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Omdat ik vond dat ik niet zo veel punten aan te dragen had, heb ik een groot stuk voorbereid over het scheepsafval, maar dat bespreken wij als de staatssecretaris aanwezig is. Ik was een aantal maanden geleden bij Futureland, toen men daar de nieuwe Tweede Maasvlakte aan het opspuiten was. Het is daar geweldig en het was ontzettend leuk om te horen dat heel veel mensen uit Rotterdam daar iedere zondag heen komen om te kijken hoe het ervoor staat. Er is een geweldig terras en het is een bijzondere plek om te zijn; een plek waar je dat gevoel krijgt dat ik vroeger had toen ik met leerlingen naar de Deltawerken ging: hier gebeurt iets! Nederland is aan de slag. Als de minister het rijtje daadkrachtige zaken opnoemt dat die hij heeft aangepakt, is hij geneigd om vooral over wegen te spreken, maar wat mij betreft, mag daaraan de Tweede Maasvlakte worden toegevoegd. Ik vind het ongelooflijk hoe dit project wordt aangepakt en ben er heel trots op. Trots op Nederland mag ik wel zeggen. Mevrouw Verdonk vond het gisteren al weer voldoende voor de komende paar jaar. Met betrekking tot het grote project PMR constateert het accountantsrapport bij de voortgangsrapportage dat de beperkte omvang van de projectorganisatie het bemoeilijkt om expliciet te voldoen aan alle eisen die aan een groot project worden gesteld. LNV beschikt voor een deelproject van 750 hectare eveneens over een organisatie van beperkte omvang in de lijnorganisatie. Wij willen graag van de minister horen of met de huidige omvang van de projectorganisatie voor PMR het werk dat uit dit grote project voortvloeit, nog op degelijke wijze kan worden uitgevoerd. Wij hebben antwoord gekregen op de vraag over de Verkeersonderneming. In mijn gesprekken met het Havenbedrijf is naar voren gekomen dat men toch graag een wat andere structuur zou willen zien bij die Verkeersonderneming. Het feit dat de diverse overheden allemaal apart moeten worden geconsulteerd, vertraagt immers het proces. Ik wil graag van de minister weten of wij op enige wijze de organisatie slagvaardiger kunnen maken. Denkt hij er een andere organisatievorm tegenover te kunnen stellen?

De heer Roemer heeft meermalen gevraagd naar een containerterminal op de Tweede Maasvlakte. Het antwoord is dat de bedrijven daar zelf over gaan. Ik zou graag willen weten of dat gevolgen heeft voor de eenpitters, de gezins- en familiebedrijven in de binnenvaart. Krijgen zij een achterstand en is er dan nog wel een level playing field?

Wij vullen de Tweede Maasvlakte gefaseerd in, omdat wij ons kunnen aanpassen aan de ontwikkelingen in de economie. Ik begreep dat er eerst een distributiecentrum gepland was, maar dat daarvan misschien nu weer afscheid wordt genomen, omdat het anders moet worden ingevuld. Dan krijg je misschien problemen met bestemmingsplannen. Stel dat je andere

keuzes maakt, gegeven de economische omstandigheden, komen wij dan weer in een traject voor een nieuw bestemmingsplan, zodat wij weer van voren af aan beginnen? Ik wil graag weten hoe flexibel wij in de bestemmingsplannen zijn.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik ben enige tijd geleden ook in het gebied geweest. Ik ben er het afgelopen jaar tweemaal geweest en ik krijg ook datzelfde trotse, Hollandse gevoel. De Tweede Maasvlakte is boven water en groeit elke dag een beetje. Je ziet de schepen af en aan gaan en je ziet het opspuiten. Het is geweldig mooi om te zien hoe Nederland bouwt aan de Tweede Maasvlakte. Een compliment voor alle mensen die eraan werken. Op een enkel detail is er best een vraagpunt of een kritische opmerking, maar in zijn totaliteit loopt het project na een lange procedure nu goed. De voortgangsrapportage toont aan dat alles op schema ligt en dat het financieel allemaal goed gaat. Complimenten daarvoor! De Rotterdamse haven is essentieel voor onze economie. Willen wij die positie vasthouden, dan is de Tweede Maasvlakte hard nodig. Je kunt twijfelen over het in gebruik nemen van delen daarvan omdat de economie even wat minder is. Wij doen dit echter niet voor de komende twee tot drie jaar, maar voor de komende tientallen jaren. Dan is die Tweede Maasvlakte hard nodig. Ik zou bijna zeggen: laten wij het denken over de Derde Maasvlakte niet stopzetten, want je moet altijd ver vooruitkijken.

De procedures zijn in principe doorlopen, maar er lopen nog enkele bezwaren. Wij hopen dat iemand niet op een of andere manier nog voor een kink in de kabel zal zorgen, want dat willen wij niet. Kan de minister een taxatie geven van het risico van vertraging door een enkele bezwaarmaker?

Met betrekking tot de bereikbaarheid noem ik enkele punten. De realisatie van de Tweede Maasvlakte loopt goed. De bereikbaarheid vinden wij zorgelijk. Forse investeringen zijn nodig. Het kabinet en deze minister zien dat ook. De verbinding A13-A16 moet er echt komen. Ik heb bij de behandeling van het MIRT een voorstel gedaan om er extra geld voor uit te trekken, maar dat heeft het niet gehaald. De huidige 1 mld. die voor het project beschikbaar is, zal niet voldoende zijn voor een volledige, goede invulling van dit stuk van de ring Rotterdam. Is de minister bezig om samen met de partners financiering voor het laatste stuk te vinden? Het moet immers wel gebeuren.

Ik heb begrepen dat de minister bij het havendiner enthousiast heeft gezegd dat de tweede westelijke oeververbinding er komt. Dat klopt, want de motie van collega Koopmans en mij waarin dat wordt gevraagd, is aangenomen. Het lijkt ons prima dat het maken van het plan, de uitvoering, de financiering en de exploitatie privaat initiatief zijn. Wanneer komt de minister naar de Kamer met een voorstel voor de wijze waarop deze motie wordt uitgevoerd?

Wij weten dat de verbreding van de A15 loopt en dat men daar ter plekke met allerlei alternatieven de overlast wil beperken. Wij hebben zorgen over de bouwperiode. Kan de minister daarover nadere informatie geven? Wij begrijpen dat het deelproject 750 hectare natuur- en recreatiegebied op een haar na is geregeld, maar dat haartje heeft te maken met grondverwervingprocedures. Halen wij de planning? Kunnen wij dat binnen de afgesproken termijnen voor elkaar krijgen?

Dan kom ik bij het deelproject Bestaand Rotterdams gebied. Voor het overgrote deel van de projecten kunnen wij constateren dat het in orde is. Het project Landtong Rozenburg kent nog een probleem van 1,9 mln. Op het totaal van het hele project is dat weinig, maar het is toch een behoorlijk bedrag. Het Havenbedrijf Rotterdam heeft twijfels of het dat kan waarmaken. Graag duidelijkheid van de minister. Wij willen immers dat alles goed wordt afgerond.

Het laatste punt is de risicobeheersing. In antwoorden op de vragen staat er het een en ander over. Het belangrijkste punt in de hele voortgangsrap-

portage qua financiën vinden wij het feit dat de ministeries van LNV en VROM anders omgaan met de risico's en met de rapportages inzake het management van de risico's. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat is eerste aanspreekpunt, maar in feite moeten op drie ministeries zaken worden gemanaged en gerapporteerd. De accountantsdiensten zeggen dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat geen goed inzicht heeft in de financiële risico's. Hoe gaat de minister dit probleem tackelen? Wat ons betreft, komen er strakke richtlijnen en voorschriften van Verkeer en Waterstaat naar de andere ministeries. Het moet zo zijn dat de minister in staat is, en wij als controleurs van de minister, om de vinger aan de pols te houden met betrekking tot de financiële voortgang, maar vooral met betrekking tot de risico's. Wij zijn heel positief over dit schitterende Hollandse project.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik vervang de heer Koppejan, die buikgriep heeft. Vanaf deze plaats wens ik hem alle sterkte. Ik sluit mij aan bij de complimenten die door mijn collega's zijn uitgesproken. Toen ik vandaag de rapportage doorlas, viel mij op dat het er heel goed uitziet en dat het tempo erin blijft. Ook valt het op dat de tegenstanders van het project vandaag niet aanwezig zijn. Kennelijk is het zo dat mensen het opgeven als het goed gaat. Laten wij dat vandaag als winst ervaren.

In deze kritieke fase van de economie zien wij gelukkig dat bedrijven hun toezeggingen gestand doen, dat 40% van de eerste fase al is uitgegeven en dat inmiddels het marktaandeel van de haven in Rotterdam alleen maar stijgt in deze crisis. Ondanks de klappen zie je dat Nederland er sterker uit kan komen. Ik ben blij met Land in zicht. Je ziet dat de Tweede Maasvlakte er nu echt begint te komen. Het is goed om klaar te zijn als de economie weer aantrekt.

Zorgen zijn er voor onze fractie wel degelijk, vooral op het gebied van de bereikbaarheid en de achterlandverbindingen. De heer Aptroot noemde de A15 al. Ik denk ook aan de voortgang van de quick wins voor de binnenvaart. Wij moeten die onvervaard blijven doorzetten. Ook zien wij een aantal aspecten rond de Betuwelijn. De Betuwelijn doet het heel goed. Er waren in 2009 200 treinen per week en in december 2009 waren dat er al 300. Keyrail verwacht in 2010 zelfs een groei naar 350 treinen per week. ProRail heeft op 3 juli 2009 een verkenningsstudie voor het MIRT opgesteld om de ontsluiting en bereikbaarheid van de Tweede Maasvlakte te verbeteren. Hieruit blijkt dat de gemiddelde groei lager is dan waarvan het Programma Hoogfrequent Spoor uitgaat en dat er knelpunten ontstaan die het ingezette modal shift-beleid kunnen frustreren. Door de gerichte procesverbeteringen, zoals een hogere bezettingsgraad, aanpassingen van het openingsregime bij de Calandbrug en infrastructurele maatregelen, waaronder meer en langere sporen bij de emplacementen en meer bovenleiding, kunnen wij de verwachte groei wellicht beter opvangen. Aan deze voorstellen hangt wel een prijskaartje, namelijk 250 mln. Daarvan is een deel al bij het MIRT voorzien, ik meen 150 mln. Kan de minister ervoor zorgen dat de totaal benodigde investeringen tijdig kunnen worden gedaan, zodat ook het spoor kan bijdragen aan een betere modal shift en een reductie van onze verkeersemmissies?

Kan de minister in het kader van het stimuleren van de modal shift aangeven hoe de eisen die de gemeente Rotterdam in dat verband heeft gesteld bij gronduitgiftes, straks in de praktijk worden gehandhaafd? Voorts vraag ik de minister hoe straks verder invulling wordt gegeven aan de opmerkingen die tijdens de begrotingsbehandeling zijn gemaakt, waarbij mijn fractie vroeg om vanuit de binnenvaart modal shift meer te stimuleren en na te gaan of bedrijven die aan het water liggen, kunnen worden geïnformeerd en gestimuleerd om ook hen meer te interesseren voor de binnenvaart.

Dan een opmerking over de westelijke oeververbinding. Mijn fractie heeft in eerdere debatten aandacht gevraagd voor een snelle realisatie van deze nieuwe westelijke oeververbinding. Ik verwijs naar de motie van onze fractievoorzitter Van Geel bij de algemene politieke beschouwingen, maar ook naar het amendement van de heren Koopmans en Aptroot bij het MIRT. De ontsluiting van de Mainport is nu wel heel afhankelijk van de A15. De westelijke oeververbinding is relevant voor woon-werkverkeer en om de relatie tussen Greenport en Mainport te verbeteren. Wat is de stand van zaken bij Verkeer en Waterstaat met betrekking tot de MIRT-verkenning?

In de motie-Koopmans/Aptroot staat voorts dat versnellingskosten privaats moeten worden gefinancierd. Wij zijn dan ook zeer geïnteresseerd in de uitkomsten van de gesprekken van het ministerie met de pensioenfondsen, zoals wij vroegen bij de motie-Van Geel, en met het Havenbedrijf Rotterdam. Wij gaan er tenminste van uit dat de minister die gesprekken al heeft gevoerd en dat die voortvarende aanpak hier kan worden besproken.

Dan een opmerking over de procedures die moeten worden doorlopen. Wij zien dat de projectrisico's afnemen, inclusief de financiële risico's, ook voor het Rijk. Bij de vijfde voortgangsrapportage heeft de minister aangekondigd dat hij bij de zesde voortgangsrapportage een voorstel zou doen over de status van PMR als groot project. Het is misschien goed om te zeggen dat de Kamer hier uiteindelijk over gaat. Is de minister het met ons eens dat er nog een zevende voortgangsrapportage moet komen?

Dan twee nagekomen berichten uit mijn fractie. Het ene betreft de windenergie. Wij steunen windenergie, ook op zee, maar hoe verhoudt windenergie op zee zich tot de vaarroutes die ook daarmee te maken krijgen? Ik hoor graag een reactie van de minister. Het Havenbedrijf heeft vorig jaar een brief gestuurd aan de minister van EZ, maar daarop is nooit antwoord gekomen. Wij zien dat er een werkgroep is gestart met hetzelfde doel, namelijk om windenergie op zee van de grond te krijgen. Worden de zorgen van het Havenbedrijf daarbij meegenomen?

Het tweede onderwerp is de natuurcompensatie, de 750 hectare ten zuiden van Rotterdam. Voor mijn tijd, in 2002, is de motie-Klein Molekamp aangenomen, waarin aandacht is gevraagd voor de natuurcompensatie, maar ook voor de landbouw, vooral om ervoor te zorgen dat de landbouw kan blijven. Wij krijgen verschillende signalen uit de provincie. De natuurcompensatie gaat zich op den duur alleen maar vertalen in natuur. Wij vragen ons af hoe de motie-Klein Molekamp zich verhoudt tot dit beleid. Ik wil graag weten of het kabinet bekend is met de voorstellen uit de regio. Boeren en burgers uit de regio vinden dat je niet alles hoeft aan te kopen, maar ook gebieden kunt inrichten voor waterberging, recreatie, natuur en ingeweven akkers. Dat betekent dat je niet altijd op deze manier aan natuurcompensatie hoeft te doen. Het bespaart ons inrichtingskosten, geeft ruimte aan de initiatieven die daar spelen en het zou een verspilling van belastinggeld kunnen voorkomen. Graag een reactie van de minister. Een laatste opmerking heeft een privé karakter. Kan de minister zeggen of er bij de natuurcompensatie bij het strand Oostvoorne ook strand beschikbaar blijft? In het meest ideale geval is er ook ruimte voor de snelgroeiende kitesport, die fantastisch is.

Minister Eurlings: Voorzitter. Wij spreken vandaag over een vreugdevol onderwerp. Het is een project dat zeer goed loopt, maar ook een project waarmee Nederland zich van zijn beste kant laat zien. Als je Futureland bezoekt, krijg je dat pure gevoel van Nederlandse trots. Ik vind het niet alleen mooi dat je het land zo snel ziet toenemen, maar ook dat het Nederlandse bedrijfsleven dat in Nederland aanlegt. Zelfs de instrumenten waarmee het Nederlandse bedrijfsleven dat doet, zijn vaak Nederlands. De Vox Maxima, de grootste sleephopperzuiger ooit in ons land gebouwd, is op 24 april 2009 door HKH Prinses Maxima gedoopt en bij IHC Merwede in

Kinderdijk te water gelaten. Ik mocht daarbij aanwezig zijn en dat is in meerdere opzichten een vreugdevol moment voor een minister. Als je dat gigantische schip daar te water gelaten ziet worden en als je ziet hoe moeilijk het is om het schip uit de hangar te krijgen, dan beseft je dat Nederland anno 2009 dat soort schepen bouwt. Het is een hightech schip, state of the art, dat na afbouw stante pede is afgereisd naar de Tweede Maasvlakte om daar nieuw Nederlands land aan te leggen. Dat is iets waarop wij allemaal trots zijn. Met bedrijven als Van Oord en Boskalis zetten wij Nederland op de wereldkaart.

Een en ander leidt ook tot officiële veranderingen. Nog voor 10 oktober 2010, met het eventueel aan Nederland toevoegen van drie BES-eilanden, zijn wij nu al, voor kerstmis 2009, 55 vierkante kilometer gegroeid. Op dat moment heeft de Dienst der Hydrografie van de Koninklijke Marine een vernieuwde elektronische navigatiekaart uitgebracht met de nieuwe basislijn voor onze kust. De reden was natuurlijk dat een groot deel van de buitenrand van de Tweede Maasvlakte inmiddels was aangelegd. Ik heb de kaart bij mij. De contouren zijn goed zichtbaar. De buitenrand en het schiereiland voor de eerste containerterminal zijn geboren. Een bezoek aan Futureland is voor iedereen aan te bevelen. Het was een prachtig moment toen HM Koningin Beatrix het startsein gaf. Je ziet het land daar groeien. In het begin was het een eilandje veraf, maar dat is intussen verbonden met het land. Het gaat echt supersnel.

Naast alle trots bespeur ik af en toe een klein restpunt van zorg. Zo is er in deze marktomstandigheid de vraag of er straks wel genoeg markt is voor al die capaciteit. Zijn prognoses niet te optimistisch? Kunnen de terminaloperators hun contracten uiteindelijk naleven? Ik vind het begrijpelijke vragen. Ik hoop en verwacht echter dat het tijdelijke vragen zullen zijn. Toen ik vorig najaar in China op werkbezoek was, sprak ik met een directeur van Hutchinson Whampoa, een heel grote speler op dit vlak. Hij zei mij dat het structureel herstel van de handel nog even kan duren en noemde 2011 in plaats van 2010, maar hij zei dat het er wel kwam. De verwachtingen voor de lange termijn zijn onverminderd positief, vooral voor de handel tussen Azië en Europa. Over de handel tussen Azië en de Verenigde Staten was hij wat negatiever. Dat herstel zou langer duren. Je ziet nu al dat de wereldhandel en de transportsector langzaam uit het dal beginnen te klimmen. Het is de vraag hoe stevig de groei zal zijn. Wij merken hoe hard de crisis heeft toegeslagen. Het is immers een relatieve groei ten opzichte van een gigantische dip in de tijd die net achter ons ligt. Er zijn de berichten over een mogelijk faillissement van Dubai World. Dankzij het inspringen van Abu Dhabi is de hoogste nood gelenigd. Ook dicht bij huis zijn er zorgen, bij ECT, over de dreigende overcapaciteit in de Rotterdamse haven zelf.

Tegelijkertijd doet Rotterdam het relatief goed. De krimp van 8,5% is grof, maar afgezet tegen onze zuiderburen, Antwerpen met een krimp van 16,7%, valt het relatief gezien erg mee. Vooral de groei van de minerale olieproducten in Rotterdam heeft de teruggang in de totale overslagcijfers kunnen dempen.

In de containeroverslag was de teruggang in TEU's weliswaar 10%, maar in Antwerpen was de teruggang 16%. In Hamburg was de teruggang 25%. Op de containermarkt, die zo belangrijk is als de groei weer aantrekt, is het relatieve marktaandeel van Rotterdam gegroeid. Dat is positief. Als wij nu maar zorgen dat de faciliteiten ruimschoots aanwezig zijn, kunnen wij proberen het gegroeid marktaandeel straks zo veel mogelijk vast te houden. De problemen zijn in Rotterdam minder nijpend dan elders. Dat komt ook doordat de containerrederijen hun afgenomen containerstromen hebben geconsolideerd. Onze Rotterdamse haven is een haven die je niet snel van je lijstje wilt schrappen. Het klinkt logisch, maar het geeft aan hoe sterk wij op dat vlak staan. Laten wij die trots ook maar eens uitspreken.

Wij zijn goed gepositioneerd om een groot aandeel in de weer groeiende containerstromen voor onze rekening te blijven nemen. De aanleg van de Tweede Maasvlakte geeft groot vertrouwen, omdat Nederland durft te investeren in de toekomst. Ik benadruk nogmaals dat wij de Tweede Maasvlakte niet alleen aanleggen voor het komend jaar als wij de crisis nog erg voelen, maar ook voor de tientallen jaren die voor ons liggen, om maximaal op de groei te kunnen inspelen. Precies datzelfde doen wij bij de nieuwe zeesluis in IJmuiden. Ook daarover heb ik in China gesproken en ook daar merk je dat dat soort investeringen niet alleen voor morgen van belang is, maar ook vertrouwen geeft aan de internationale sector. Nederland wil vooruit en Nederland zal blijven investeren, over regeringen heen, in de verre toekomst om zijn positie als logistiek topland te blijven waarmaken. Wij mogen met vertrouwen stellen dat voor de lange en middellange termijn de groeiverwachtingen onverminderd goed zijn. Wij zullen die Tweede Maasvlakte keihard nodig hebben.

De contracten van het Havenbedrijf met de containerterminals staan over-eind. APM Terminals en Rotterdam World Gateway, inclusief de investeerders uit Dubai, hebben aangegeven verder te willen gaan met investeren. Ook dat is een goed signaal.

Daarnaast is de Tweede Maasvlakte, in tegenstelling tot sommige andere havenuitbreidingen elders, niet alleen bedoeld voor containeroverslag endistributie, maar ook voor de chemische industrie. Dat geeft een stuk extra flexibiliteit om op korte termijn te kunnen inspelen op ontwikkelingen in de markt. Ik ben ervan overtuigd dat wij een toplocatie creëren, waarvoor altijd grote belangstelling zal bestaan. Als wij verder kijken dan de haven alleen, is het van belang dat wij met dit soort investeringen aangeven dat het ons menens is. Wij zullen niet toelaten dat Nederland, het logistieke topland van Europa, wegzakt. Wij willen de gateway van de Europese Unie zijn en blijven voor Azië en Zuid-Amerika. Dat staat hier ook op het spel. Ontwikkelingen overzees gaan snel en andere Europese landen zijn zeer gemotiveerd om een grotere graankorrel mee te pikken uit de rijke toekomst van de logistiek. Wij zullen echt pootaan moeten spelen. Het komt niet vanzelf. Voordat je het weet, zak je weg en dat willen wij niet laten gebeuren.

Dan kom ik bij de natuurcompensatie. Ik kon in de zesde voortgangsrapportage melden dat de aanleg van de nieuwe natuurcompensatie door Rijkswaterstaat nagenoeg was afgerond. Dat geldt ook voor de intensivering van het bestaand Rotterdams havengebied. Ook leefbaarheidsprojecten in het kader van het deelprogramma Bestaand Rotterdams gebied liggen op schema of zijn al afgerond.

Ik maak even een snelle doorsteek om de heer De Rouwe niet te lang in spanning te laten. Ook bij de Tweede Maasvlakte is een recreatiestrand ingepland. Bij Futureland kan men precies zien waar dat komt. Ik hoop dat de wind voor het kiten ook daar gunstig zal zijn. Ik ken andere oorden die ik hem kan aanbevelen, maar daarover zullen wij eens privé spreken. Als hij het dichterbij huis zoekt, blijft Rotterdam een goede kitelocatie.

Het andere deelproject is de 750 hectare natuur- en recreatiegebied. Voor de kerst hebben wij de ontwerpbestemmingsplannen voor Buytenland van 600 hectare en voor de Vlinderstrik van 100 hectare ter inzage gelegd. Het ontwerpbestemmingsplan Schiezone van 50 hectare lag al voor de zomervakantie ter inzage. Op dit moment worden de zienswijzen verwerkt. Wij verwachten dat de bestemmingsplannen in de loop van 2010 kunnen worden vastgesteld. Dat is iets later dan oorspronkelijk was gepland, maar wij vonden het van belang dat de gemeente Albrandswaard zelf de tijd zou hebben om in het ontwerpbestemmingsplan Buytenland de lokale belangen zo goed mogelijk mee te nemen. Dit alles in het kader van het draagvlak. Dit ontwerpbestemmingsplan kent nog voor 150 van de 600 hectare uitwerkingsbevoegdheid en die ligt bij het college van burgemeester en wethouders. In onze zienswijze hebben wij de zorg uitgesproken over de uitwerkingsbevoegdheid, omdat die een tijdige realisatie

van het Buytenland in de weg zou kunnen staan. Wij willen een concrete bestemming voor het totale gebied, ook om te voorkomen dat er nog rimpelingen zouden kunnen ontstaan.

De Rotterdammers kunnen straks te voet of met de fiets naar het landschapspark via de zogeheten groene verbinding over de A15. Het definitieve ontwerp is inmiddels gereed. De aanbesteding en gunning zijn naar verwachting in december 2010 afgerond, zodat in 2011 de bouw kan beginnen. Net als bij de natuurcompensatie zal het nog geruime tijd duren voordat wij kunnen beoordelen of de natuurwaarden en de recreatiefaciliteiten zich ontwikkelen als voorzien. Via een uitgebreid monitorings- en evaluatieprogramma houden de overheden en de maatschappelijke partijen tijdens de uitwerking de vinger aan de pols. Ook in de uitvoeringsfase willen wij de openheid en transparantie, die dit project vanaf het begin hebben gekenmerkt, overeind houden.

De heer Aptroot vraagt wat wij gaan doen om het zicht op de rijksrisico's scherper te krijgen en de inzet van het auditinstrument te verbeteren. Hij haalt enkele opmerkingen uit het accountantsrapport naar voren. Voor het totaalbeeld benadruk ik dat op veel terreinen de voortgang goed is en dat de rijksrisico's intussen stevig zijn afgenomen. Ik zal bij de totstandkoming van de komende voortgangsrapportages nadrukkelijker aandacht schenken aan de verbeterpunten uit het accountantsrapport. Zo zal er een update worden gemaakt van de wijze waarop toezicht wordt gehouden op de verschillende deelprojecten, toezicht op de kwaliteit van informatie, inclusief rijksrisico's, op basis van de kwaliteit van het procesbeheer. Op basis hiervan zal in het auditjaar 2010 gerichte keuzevorming plaatsvinden rond de verder noodzakelijke audits. Die reactie hebben wij naar tevredenheid gegeven, maar deze moet nader worden uitgewerkt. Het moet preciezer en wij moeten nagaan welke extra audits wij moeten laten doen.

De heer **Aptroot** (VVD): Dat is prima, maar het is van belang dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat goed zicht heeft op datgene wat qua uitvoering onder LNV en VROM valt en dat deze ministeries op zo'n manier rapporteren dat Verkeer en Waterstaat het totaalbeeld heeft en de Kamer kan informeren.

Minister **Eurlings**: Exact. Dat willen wij hiermee adresseren. Een nadrukkelijker toezicht op de kwaliteit van de informatie betreft de informatie over de departementsgrenzen heen. Die informatie moet helder en transparant zijn en moet beter kunnen worden geaudit. Misschien moet er een extra audit komen. Dat is dan de tweede slag. De informatie moet op een hoger niveau en vervolgens bezien wij hoe die nader kan worden geverifieerd. Ik neem dit punt heel serieus, maar zeg wel dat de risico's een stuk lager zijn dan toen wij een tijd geleden over PMR spraken. In die relativiteit moet men mijn opmerkingen zien.

Er is gevraagd welke stappen wij gaan zetten voor de realisatie van de nieuwe westelijke oeververbinding. Toen wij in 2007 in de Ridderzaal de aftrap deden, heb ik gezegd dat dit in meerdere opzichten een interessant project is. Natuurlijk gaat het om de ontsluiting van Rotterdam. Rotterdam loopt totaal vast als wij tot 2020 niet tal van extra dingen gaan doen, te beginnen met de A4 Midden Delfland. Rotterdam is nu veel te kwetsbaar. Onze grote haven, de grootste haven van de Europese Unie, is bijna onbereikbaar als er één vrachtwagencombinatie op de A15 omkukelt. Dat kan gewoon niet. Je hebt meer uitwijkmogelijkheden nodig. Je hebt escape-routes nodig. Het netwerk moet minder kwetsbaar zijn. Het is verkeers-technisch dus van groot belang dat die tweede oeververbinding er komt. Ik vind het echter ook qua concept interessant als het zou lukken. Bij de tweede oeververbinding is immers van meet af aan, ook in de motie van de Kamer, nadrukkelijk ingezet op publiekprivate samenwerking, een vernieuwend concept. Ik zou het goed vinden als wij nu eens in staat zouden zijn om, los van alle projecten waarin de markt nadrukkelijker dan

vroeger wordt betrokken, bij een groot project een majeure private investering mee te nemen met terugverdien capaciteit, als wij ook eens in staat zijn om geld dat vaak in het buitenland wordt ingezet, nu in Nederland bij zo'n project in te zetten. Daarom hoop ik vurig dat het project lukt en dat het een grote private financieringscomponent zal hebben. President-directeur Hans Smits van het Rotterdams Havenbedrijf zit er zeer gemotiveerd in en wil het graag zo oppakken. Wij werken samen. Er is gevraagd naar de verdere voortgang. Bij het diner van Deltalinqs, waarbij de heer Koppejan ook aanwezig was, heb ik gezegd dat nog dit jaar, eerder vroeger dan later, het voorkeursbesluit rond de locatie zal vallen. Er is nog een flinke discussie, maar wij gaan de knoop wel doorhakken. Ik heb ook gezegd dat ik, als de tweede westelijke oeververbinding binnen de criteria van de Crisis- en herstelwet valt – zicht op financiering, maar ook start realisatie 2014 – bereid ben om het project in de Crisis- en herstelwet op te nemen. Wij moeten zorgen dat een snel besluit leidt tot snelle realisatie. De BV Rotterdam heeft die tweede oeververbinding hard nodig.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Dat roept bij mij de vraag op of dit ook een criterium kan zijn bij het voorkeustraject. Is snelheid van de realisatie een criterium bij het voorkeustraject?

Minister **Eurlings**: Zeer zeker, dat speelt een rol. Er zijn echter meer afwegingen. Het gaat ook om de vraag hoe een locatiekeuze bijdraagt aan het robuuster maken van je netwerk en om de vraag wat verkeerstechnisch de beste keuze is. Natuurlijk zijn er ook de overlast en de regio. De meningen zijn verdeeld en wij kijken naar het hele complex. Snelheid van realisatie past daar ook bij. Dat is ook bij andere wegen het geval. Toen wij het voorkeustraject voor de A74 moesten kiezen, speelde ook mee dat de ene variant jaren eerder kon worden gerealiseerd dan de andere.

Er is gevraagd hoe wij de Mainport bereikbaar houden na 2020. Ik kan klip en klaar zeggen dat de bereikbaarheid van de haven over de weg met het project A15 MaVa niet te garanderen is tot ver na 2020. Daarom is er de brede verkenning Rotterdam Vooruit. Wij zullen echt meer moeten doen. Ik zei al dat het voorkeursbesluit over de locatiekeuze voor de nieuwe westelijke oeververbinding dit jaar moet vallen. Verder is gezamenlijk vastgesteld dat de A4-zuid op de lange termijn een zinvolle toevoeging aan het hoofdwegennet zou kunnen zijn. De komende periode zijn er eerst andere prioriteiten: de A4 Midden Delfland en de nieuwe westelijke oeververbinding. Wij zullen, als wij verder naar voren kijken, breder moeten zoeken. Ik ben geschrokken toen ik als nieuwbakken minister de landelijke markt- en capaciteitsanalyses zag. Toen bleek dat het net rond Rotterdam, een economische motor pur sang in ons land, helemaal dreigt vast te lopen. Wij zijn er dus niet met deze eerste stappen. Er zal in de toekomst meer moeten gebeuren. Er wordt al gewerkt aan de Brienenoordcorridor en de A20-oost.

Er is gevraagd of wij ervoor kunnen zorgen dat de benodigde extra 100 mln. voor de capaciteitsvergroting van de spoorontsluiting van de Tweede Maasvlakte er komt. In het MIRT is op dit moment 150 mln. beschikbaar voor de ontsluiting en bereikbaarheid van de Tweede Maasvlakte per spoor. Wij kunnen daarmee vooralsnog veel doen. Ik pak de vraagstelling zo op dat ik met het Havenbedrijf het langetermijnbeeld scherper probeer te krijgen. Zijn wij er daarmee? Moeten er meer dingen gebeuren? Ja, wat zou er dan meer moeten kunnen? Ik zeg het op die manier, omdat 100 mln. veel geld is, waarvoor wij in Rotterdam ook heel andere dingen kunnen doen. Wij kunnen met de 150 mln. heel ver komen. Ik zal met het Havenbedrijf nagaan of er nog ergens extra geld nodig is of dat wij dat geld beter ergens anders in kunnen steken.

De heer **De Rouwe** (CDA): Zegt de minister daarmee ook dat hij de ambities, knelpunten en oplossingen die er liggen, kan waarmaken binnen die 150 mln.?

Minister **Eurlings**: Ons beeld is dat wij daarmee heel ver kunnen komen. Het antwoord is dus ja met een klein vraagteken, maar dat vraagteken moet wel weg. Daarom zal ik nader contact hebben met het Havenbedrijf om na te gaan of wij er hiermee zijn of dat er nog extra geld nodig is. Ons beeld is dat het een stevige financiering is. Mocht dat niet zo zijn, dan moeten wij het afzetten tegen andere prioriteiten in Rotterdam. Dan kom ik bij de Kamer terug.

De heer **De Rouwe** (CDA): Is het mogelijk dat wij daarover bij de volgende voortgangsrapportage specifiekere spreken? Wij steunen de lijn, maar het is goed om het punt terug te laten komen.

Minister **Eurlings**: Dat zeg ik bij dezen toe. Mevrouw Roefs vraagt of de fasering van de Tweede Maasvlakte een wijziging in bestemmingsplannen vergt. Dat zou niet prettig zijn in het kader van het bestrijden van de bureaucratie en de rompslomp. Ik kan haar geruststellen, want de PKB PMR voorziet al in een faseringsmogelijkheid en de bestemmingsplannen sluiten daarbij aan. Wij hoeven dus niet opnieuw bestemmingsplanprocedures in.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Het ging mij niet zozeer om de fasering, maar meer om de wijziging. Toen de eerste tekeningen van de Tweede Maasvlakte werden gemaakt, was het de bedoeling om een stuk in het eerste deel te reserveren voor distributiebedrijven. Ik begrijp dat met het inzicht van nu daarover anders wordt gedacht en dat er nu wellicht ruimte wordt gecreëerd voor bijvoorbeeld chemie. Als nader inzicht iedere keer betekent dat iets wat eerder is getekend, iets anders wordt, moeten wij daarvoor hele bestemmingsplannen wijzigen. Volgens mij dreigt dat te gebeuren. Kunnen wij dat op de een of andere manier voorzien of het in één keer aanpakken, zodat het niet tot vertraging leidt?

Minister **Eurlings**: Mijn excuus, zo hebt u het inderdaad precies gevraagd. Ik leg die vraag even bij de juridische medewerker neer en kom er straks op terug.

Met betrekking tot de binnenvaart op de Tweede Maasvlakte is gevraagd wat de gevolgen zijn voor kleine ondernemers en of er nog wel sprake is van een level playing field. Ik kan toezeggen dat de containerterminals specifieke binnenvaartkades zullen krijgen, waarbij er ook ruimte is voor de kleinere binnenvaartondernemers. Het is van belang dat wij daarmee een level playing field in stand houden. Dat is een punt van zorg, maar daarin zal worden voorzien.

Er is gevraagd of de projectomgeving, de omvang en de manier waarop die is opgezet, voldoende is voor een degelijke uitvoering. Ik durf de stelling aan dat wij op voldoende sterkte zijn en dat het project nog steeds op een degelijke manier kan worden uitgevoerd. Mensen zijn op stoom, het project loopt strak.

Naar de Verkeersonderneming wordt vaak gevraagd. Ik heb de directeurs na afloop van het muzikale intermezzo bij Deltalinqs nog even gesproken. Er is in algemene zin tevredenheid over de wijze waarop het wordt opgepakt. Er is echter altijd smaak en honger naar meer. Als de eerste stappen goed zijn, kunnen wij verder doorpakken. Dan komt de discussie over de vraag hoe je het nog efficiënter kunt maken. Ik sta daarvoor open en heb er met Hans Smits en de inmiddels vertrokken DG Rijkswaterstaat Bert Keijts een gesprek over gehad. Er zijn verschillende opties. Je zou zo'n onderneming tot een juridische entiteit kunnen maken, een soort juridisch eigenstandig iets, maar het nadeel is dat dit veel repercussies heeft. Hoe

verloopt immers de democratische legitimatie als je bevoegdheid bij een gemeente, provincie, Rijk of stadsregio gaat weghalen? Hoe voorkom je dat het een eigenstandig eiland wordt dat onderdeel is van landelijke vervoersstromen? Wij hebben afgesproken dat wij alles op alles zetten om te proberen de voordelen die juridisering zou kunnen bieden, te behalen op een snelle, niet gejuridiseerde manier. Wij moeten dusdanige werkprocedures afspreken dat je die snelheid er gemakkelijker in krijgt. Ik wil graag nog eens de stand van zaken daarvan opnemen en de Kamer daarover op zijn laatst in de volgende rapportage berichten. Die lijn hebben wij ingezet. Ik ben het ermee eens dat wij moeten onderzoeken hoe wij er nog meer uit kunnen halen, maar wij hebben ook gezegd dat wij moeten proberen het doel te bereiken zonder moeilijke juridische discussie. Het bestemmingsplan Buytenland heeft tot 23 september 2009 ter visie gelegen. Er zijn 320 ingediende zienswijzen. Op dit moment wordt besloten over het al dan niet aanpassen van het ontwerp. De gemeente Albrandswaard verwacht eind april 2010 een bestemmingsplan met uitwerkingsplicht vast te stellen tijdens de eerste reguliere raadsvergadering na de gemeenteraadsverkiezingen. Dat heeft het college van burgemeester en wethouders van Albrandswaard per brief van 13 januari 2010 aan GS van Zuid-Holland gemeld. Het wijkt daarmee af van eerdere afspraken in de commissie Ruimte en Wonen van Provinciale Staten, waar was afgesproken dat de vaststelling van het bestemmingsplan uiterlijk eind februari 2010 zou plaatsvinden. GS zullen conform afspraak hierover rapporteren aan de Statencommissie.

Op 10 februari 2010 spreekt de Statencommissie zich uit over het vervolg. In de uitwerkovereenkomsten voor het deelproject van 750 hectare is de afspraak tussen de provincie en het Rijk vastgelegd dat de provincie zorg zal dragen voor de voorbereiding en uitvoering van de realisatie van Buytenland, waarbij de verantwoordelijkheid voor de uitvoering primair bij de provincie ligt. Wij hebben op dit moment geen signalen van de provincie dat de nakoming van de afspraken uit de uitwerkingsovereenkomst onmogelijk zou zijn en zien dan ook geen grond om te treden in de bevoegdheid van de provincie. Het wordt iets later, maar het was de wens van de gemeente om op een aantal vlakken maatwerk te krijgen. Daar ligt de kleine vertraging. Het maakt weinig uit of het nu eind februari is of de eerste raadsvergadering na de gemeenteraadsverkiezingen. Laten wij vertrouwen hebben in de kracht van onze democratie en de consistentie van het beleid.

Er is gevraagd naar het standpunt van het ministerie van Verkeer en Waterstaat ten aanzien van windturbines op de Noordzee. Wij zijn natuurlijk zeer voor groene stroom. Windenergie op zee kan daarbij een belangrijke rol spelen. Tegelijkertijd ben ik het ermee eens dat het overall tegenkomen van windmolens misschien iets is voor Don Quichote de la Mancha, maar iets minder voor een kapitein van een vrachtschip. Er zal nadrukkelijk worden bepaald dat de locatie van mogelijke windmolens zodanig is dat die de zeevaart niet te zeer bemoeilijkt.

Voorzitter. Ik hoop dat u mij een kleine anekdote toestaat. Ik ben Europeaan pur sang, maar toch valt het mij op dat onze oosterburen vlak over de grens bij dat mooie Zuid-Limburgse landschap allemaal grote windmolens plaatsen. Ik had mij een andere locatie in Duitsland kunnen voorstellen. De windmolens vallen namelijk wel erg op in dat landschap. Dat blijft natuurlijk altijd een moeilijkheid. Juist daarom voel ik ervoor om daar waar het kan, de windmolenparken op zee te plaatsen. Als ze ver genoeg van de kust liggen, kun je ze nauwelijks meer zien. De Kamer kan dit debat nader voeren met minister Cramer. Ik vind – en dat zou de oppositie moeten aanspreken – dat windmolens een groot belang dienen. Er zijn energiemixen mogelijk waarbij een behoorlijk deel van de energie uit dit soort krachtbronnen wordt gehaald. Dat helpt ons bij het bereiken van de klimaatdoelstellingen en bij het overeind houden van ruim baan voor

transport en mobiliteit en dat is natuurlijk in het belang van mijzelf en een ieder in deze commissie.

Er is gevraagd hoe wij verder gaan met de status groot project PMR. Voor mij is het heel simpel. De Kamer gaat erover. Zolang ik geen tegenbericht krijg, gaan wij verder met de voortgangsrapportages. Wij zijn doende met de voorbereiding van de volgende rapportage. Wij gaan op naar nummer 7 en zo u wilt ook naar nummer 8. Wij laten het aan de Kamer. Dat lijkt mij de meest pure manier van omgaan met dit belangrijke rapportage-instrument.

Dan kom ik terug op de vraag van mevrouw Roefs of wij bestemmingsplantechnisch in de problemen komen. De PKB bepaalt dat er op de Tweede Maasvlakte sprake zal zijn van containers en distributie en tegelijkertijd van chemische industrie. Een herziening van het bestemmingsplan is nodig als er een andere sector zou zijn die wij daar willen faciliteren. Als wij in een van de categorieën die wij hebben, iets minder doen, is er geen probleem. Als wij de mix anders maken, is er ook geen probleem, maar als wij met iets heel nieuws komen, zouden wij een herziening nodig hebben. Wij hebben met de wijzigingen die nu zijn voorzien, geen nieuw bestemmingsplan nodig. Ik zie nee schudden en dat stemt mij tot een ja knikken in uw richting. Het komt goed.

Ik heb nog een opmerking over de combinatie van de natuurtypen in het Buytenland, de uitvoering van de motie-Klein Molenkamp uit 2002. Er is gevraagd waarom er wordt gekozen voor een combinatie van natte natuur en natuurakkers in het landschapspark Buytenland. Richtinggevend voor de realisatie van het landschapspark is de PKB PMR. In die PKB hebben wij vastgelegd dat ten zuiden van de Essendijk een gebied van ongeveer 400 hectare met hoogwaardige natuur moet worden gerealiseerd. Voor het plangebied is een milieueffectrapportage opgesteld. Ik blijf het overigens bijzonder vinden dat je voor een landschapspark een milieueffectrapportage opstelt. In die milieueffectrapportage kwam een voorkeursalternatief naar voren. Dit voorkeursalternatief doet recht aan de natuurdoelstelling door het creëren van natte natuur, maar het doet tegelijkertijd recht aan de wens van de gemeente Albrandswaard om een deel van het huidige agrarische landschapbeeld te behouden door het creëren van zogeheten natuurakkers. Ik vind dat een goede combinatie en ben blij dat de agrarische sector daarin een rol kan vervullen. Het is ook goed dat de provincie samen met de agrariërs in gesprek is over het toekomstige beheer. Dat is een gezonde richting, ook voor de agrarische sector ter plekke.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ik dank de minister voor de antwoorden. Wij zijn blij met zo'n prachtig project. Complimenten voor iedereen die zich ervoor inzet.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik sluit mij daarbij aan. Ik dank de minister voor de toezeggingen over de rapportages en de tweede westelijke oeververbinding. Ik heb geen antwoord gehoord op mijn vraag over het actuele tekort van 1,9 mln. bij het project Landtong Rozenburg.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Met betrekking tot de windmolens en de veilige vaarwegen zie ik dat de minister mijn zorg deelt. Ons punt is echter dat het Havenbedrijf hierover een brief heeft gestuurd naar het kabinet, in dit geval de minister van EZ, en dat daarop nooit een reactie is gekomen. Het is goed om de brief nogmaals onder de loep te nemen. Wellicht zit er op dat punt enige kennis bij het Havenbedrijf. Kitesurfen zie ik zitten op alle locaties die de minister in gedachten heeft. Daarover komen wij op een genoeglijk moment nog wel te spreken. Mijn vraag richtte zich echter vooral op het gebied rond Oostvoorne. Ik ben kritisch op de ontwikkeling van de natuurcompensatie. Ook ik zie het proces dat heeft plaatsgevonden, maar tegelijkertijd hamert mijn

fractie op de motie die is aangenomen en waarin heel nadrukkelijk wordt gesproken over een verdere toekomst van de landbouw. Onze angst is dat de provincie dat inkadert en dat het in een overgang gaat, waarbij uiteindelijk alleen volledige natuur overblijft. Wij lezen de motie zo niet en zullen op dat punt de vinger aan de pols houden. Wij hopen dat de minister hierop in zijn volgende voortgangsrapportage alerter is. Ik snap dat de provincie een rol heeft, maar dit is in het parlement besproken en er zijn uitspraken over gedaan. Deze uitspraken zijn niet van tafel als de provincie het van ons overneemt.

Minister Eurlings: Dank voor de positieve opmerkingen over alle mensen die aan het project werken. Als je in het havengebied bent en je spreekt met mensen die daar bezig zijn, zie je bij de mensen die voor de rechtbank hebben gestaan om de zaak juridisch rond te krijgen tot aan de mensen die echt met het fysieke project landwinning bezig zijn, een enthousiasme waar de trots van afspat. Ik heb wel eens gezegd dat ik het iedereen die zich in deze bange tijd achter de dijken wil terugtrekken, gun om eens op een internationale handelsmissie mee te gaan met Nederlandse bedrijven, want dan zie je die trots. Als die bedrijven over de wereld gaan, zie je hoe ze gewaardeerd worden van China tot Brazilië. Overal loopt men weg met onze kwaliteit. Dan zie je de trots bij de Nederlanders die dat mogen horen en daar de contracten binnenhalen. Dat mochten wij ook in eigen land wel iets meer hebben. Wij praten ons zelf soms de put in en ik vind het jammer van alle negatieve energie die dat oplevert. Wij mogen best eens de kin in de lucht steken.

Met betrekking tot het project Landtong Rozenburg is het tekort van 1,9 mln. aanzienlijk minder dan de 3,4 mln. waarvan sprake was bij de start van het project. In het voorjaar 2008 is een tekort van 0,9 mln. aanvaard met de uitdrukkelijke opdracht te streven naar een sluitende begroting. De gemeente Rotterdam heeft de verantwoordelijkheid genomen om een oplossing te vinden voor het resterende miljoen. De oplossing moet voorhanden zijn als de planvorming voor de herinrichting van de laatste deelgebieden van de landtong is afgerond. De uitvoering zou medio 2011 moeten beginnen.

Ik zou graag schriftelijk willen terugkomen op de vraag van de heer De Rouwe over de natuurakkers en de invulling aldaar. Ik heb gezegd dat ik het positief vind dat de agrarische sector betrokken is bij de invulling en dat er natuurakkers worden gecreëerd. De agrarische sector spreekt met de provincie over het beheer en dat is een blijvende rol voor die sector. Het is de vraag hoe het vervolgens verder gaat rond het boeren. Ik zal de Kamer schriftelijk nader informeren, ook in relatie tot de motie. Ook de vraag rond Oostvoorne zal ik in mijn schriftelijke beantwoording meenemen. De ruimte is er op de Tweede Maasvlakte, maar ik zal nader berichten over de vraag hoe het precies verder gaat met de locatie Oostvoorne. Ik houd mij aanbevolen voor nadere instructies bij de prachtige sport die de heer De Rouwe beschrijft. Ik heb het een keer geprobeerd, maar het was geen succes.

De voorzitter: De minister heeft de volgende toezeggingen gedaan:

- de minister gaat bij de zevende voortgangsrapportage over het Project Mainportontwikkeling Rotterdam in op de eventuele noodzaak van extra investeringen in de bereikbaarheid van de Tweede Maasvlakte per spoor, bovenop de reeds beschikbare 150 mln.;
- de minister bericht de Kamer uiterlijk bij de zevende voortgangsrapportage over het Project Mainport Rotterdam schriftelijk over de stand van zaken met betrekking tot de versterking van de Verkeersonderneeming;
- de minister komt op korte termijn schriftelijk terug op de uitvoering van de motie-Klein Molenkamp en op de toekomst van het strand bij Oostvoorne.

Minister **Eurlings**: Dat laatste zal binnen twee tot drie weken zijn. Daarbij zal ik aan het ministerie van EZ een rappel doen uitgaan, opdat de brief van het Havenbedrijf over de windmolens snel wordt beantwoord. Ik neem aan dat de commissie een afschrift daarvan wil ontvangen.

De **voorzitter**: Ik sluit dit algemeen overleg en dank de minister, de aanwezige ambtenaren en de belangstellenden op de publieke tribune.