

# Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan  
de voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
23 mei 2007	1
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGTL/07.0056287752/d37748	
Onderwerp	
Project Mainportontwikkeling Rotterdam: kamervragen	

Geachte voorzitter,

De Vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat heeft vragen gesteld naar aanleiding van de 1<sup>e</sup> Voortgangsrapportage Project Mainportontwikkeling Rotterdam. Hierbij treft u de antwoorden aan.

1. Welke risico's voor vertragingen zijn er in het in de brief van 5 april jl. geschetste versnelde scenario tot aan medio 2008? Kunt u in algemene zin het meest optimistische en het meest pessimistische scenario schetsen voor het doorlopen van de vervolgprocedures voor PMR? Welke bezwaar- en beroepsprocedures staan nog open en wat is de termijn hiervoor? Zijn er mogelijkheden om tot een verdere versnelling te komen, bijvoorbeeld door een convenant te sluiten met de partijen binnen het Overleg Maatschappelijk Partijen?
1. Voordat kan worden gestart met de aanleg en ingebruikname van Maasvlakte 2 moeten diverse ruimtelijke procedures worden doorlopen en moet een aantal belangrijke vergunningen worden verkregen. De risico's voor vertraging tot medio 2008 hebben vooral betrekking op het bestemmingsplan van de gemeente Rotterdam.

In het meest pessimistische scenario, waarnaar u vraagt, weet een bevoegde overheid een cruciaal besluit niet in stand te houden bij de rechter waardoor de aanleg en het

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag  
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 - 351 6171  
Fax 070 - 351 7895

gebruik van Maasvlakte 2 voor langere tijd wordt geblokkeerd. Overigens zal een dergelijke blokkade redelijk snel in de beroepsprocedure duidelijk worden door het al dan niet verlenen van schorsende werking aan het beroepsschrift.

Het meest optimistische scenario is dat al in de fase van inspraak vast komt te staan dat er geen substantiële nieuwe punten naar voren worden gebracht die niet snel kunnen worden ingepast. In dit optimistische scenario zou dan ook beroep tegen de plannen achterwege blijven ofwel, in die gevallen waarin toch beroep wordt aangetekend, daaraan geen schorsende werking worden verleend door de rechter. Het versnelde scenario, zoals aangekondigd in de brief van 5 april jongstleden, gaat uit van een snelle vaststelling van het bestemmingsplan voor Maasvlakte 2. Indien daarin onverhoopt vertraging optreedt, zal dit direct leiden tot een later moment waarop de concessie voor de landaanwinning kan worden verstrekt. Dit kan doorwerken naar het moment van de "eerste plons".

Voor een nader overzicht over de voornaamste procedures en de mogelijkheden daarbij tot inspraak en beroep, respectievelijk de daarbij behorende termijnen, verwijs ik u naar de bij deze antwoorden gevoegde Procedurewijzer. De PMR-partners gebruiken deze brochure om de belanghebbenden en geïnteresseerde burgers en bedrijven te informeren over de procedures.

Op het moment zie ik geen mogelijkheden voor het verder versnellen van de procedures. Om de ambitieuze planning te halen, richten de bevoegde overheden thans al hun aandacht op het organiseren en doorlopen van de diverse procedures. Daartoe behoort zeker ook het contact met de maatschappelijke partijen. Via het Overleg Maatschappelijke Partijen zijn de maatschappelijke partijen uitvoerig geïnformeerd en geconsulteerd over de procedurele aanpak en bijbehorende planning. Dit heeft geleid tot begrip voor de aanpak en doorlooptijd. Men ziet voldoende mogelijkheden om de maatschappelijke belangen daarbinnen op een zorgvuldige wijze in te brengen. Vooralsnog zie ik niet tot welke verdere versnelling een convenant met het Overleg Maatschappelijke Partijen zou kunnen leiden.

2. Zijn er (juridische) risico's te voorzien als de Overeenkomst Luchtkwaliteit los komt te staan van een bestemmingsplan? Is er bij deze Overeenkomst de mogelijkheid van inspraak en beroep? Welke gevolgen kan dat hebben voor de tijdsplanning? Wanneer worden er afspraken gemaakt over de verdeling van de kosten?
2. Het bestemmingsplan Maasvlakte 2 is gebaseerd op de Wet op de Ruimtelijke Ordening en dient ertoe om publiekrechtelijk de ruimtelijke mogelijkheden en randvoorwaarden vast te leggen voor het gebruik van Maasvlakte 2. Dit beoogde gebruik als haven- en industriegebied leidt onder andere tot effecten op de luchtkwaliteit, zoals wordt beschreven in het bestemmingsplan. Voor zover de effecten niet passen binnen de normen van het Besluit luchtkwaliteit 2005 beschrijft het bestemmingsplan compenserende maatregelen. De gemeente Rotterdam heeft op 20 april j.l. het Voorontwerp van het bestemmingsplan Maasvlakte 2 in procedure gebracht.

Om de uitvoering van de compenserende maatregelen te verzekeren bereiden de gemeente Rotterdam, het Havenbedrijf Rotterdam en het Rijk een privaatrechtelijke overeenkomst over de maatregelen ten aanzien van de luchtkwaliteit voor. Hierin maken deze drie partijen afspraken over het maatregelenpakket, de risicoverdeling, de toedeling van de kosten en daarmee de dekking ervan. De uitvoering van de maatregelen kan niet worden verzekerd in het bestemmingsplan zelf omdat de maatregelen deels niet ruimtelijk van aard zijn, buiten het gebied van het bestemmingsplan liggen én in een aantal gevallen door een andere partij dan de gemeente zullen worden geborgd. In deze zin vormt de Overeenkomst Luchtkwaliteit een noodzakelijke privaatrechtelijke aanvulling is op het publiekrechtelijke bestemmingsplan Maasvlakte 2. De Overeenkomst zelf staat niet open voor inspraak en beroep. Wel zal de Overeenkomst beschikbaar zijn op het moment dat het Ontwerp bestemmingsplan ter inzage ligt voor belanghebbenden. Hierdoor kan een ieder over het totale pakket beschikken bij het eventueel indienen van zienswijzen op dit ontwerp bestemmingsplan. Bij de vaststelling van het bestemmingsplan Maasvlakte 2 in de Raad van de gemeente Rotterdam zal een getekende Overeenkomst Luchtkwaliteit beschikbaar zijn.

3. Wat zouden de gevolgen zijn van een eventuele uitbreiding van Natura 2000 naar het mariene milieu voor de vervolgpcedures voor PMR?
3. De uitbreiding van Natura 2000 naar het mariene milieu is alleen van toepassing op een, in dit kader, nieuw aan te wijzen kustzone tussen Bergen en Petten. Dat gebied ligt binnen de invloedssfeer van PMR (inclusief de zandwinning op zee). Voor de aan dat gebied grenzende Speciale Beschermingszone (SBZ) Noordzeekustzone is in het kader van de PKB PMR (2006) een Passende Beoordeling gemaakt. In deze Passende Beoordeling is vastgesteld dat Maasvlakte 2 geen verstoring of verslechtering van de natuurwaarden zal opleveren. Omdat de kustzone tussen Petten en Bergen dezelfde natuurwaarden heeft als de SBZ Noordzeekustzone kan deze conclusie op dit moment worden doorgetrokken naar dit gebied .
4. Wat is de stand van zaken van de notificatieprocedure bij de Europese Commissie? Volgt het oordeel van de Commissie dit jaar?
4. De Europese Commissie heeft op 24 april 2007 de bijdragen van de Nederlandse staat in de vorm van een subsidie voor openbare infrastructuur en de rijksdeelneming in het HbR beide niet aangemerkt als staatssteun. De notificatieprocedure is hiermee positief afgerond.
5. Wanneer wordt de Kamer nader geïnformeerd over het stimuleringsprogramma voor de toeristisch-recreatieve en visserijsector, dat door de minister van Verkeer en Waterstaat is toegezegd tijdens het notaoverleg van 2 oktober 2006?
5. Op dit moment vindt nog overleg plaats met de provincies Zeeland en Zuid-Holland. Het is de verwachting dat de stimuleringsregeling gereed zal zijn ten tijde van de vaststelling van het Beheerplan Voordelta (najaar 2007.) De Tweede Kamer zal in het

kader van de halfjaarlijkse Voortgangsrapportages nader over de stimuleringsregeling worden geïnformeerd.

6. Hoe wordt geborgd dat de aanleg van de Tweede Maasvlakte gelijk opgaat met het verbeteren van de achterlandverbindingen over spoor, weg en water en met de beschikbaarheid van bedrijventerreinen?
6. De extra vervoersbehoefte van Maasvlakte 2 zal geleidelijk toenemen vanaf 2013 (eerste schip aan de kade). De snelheid van uitgifte, de aard van de toekomstige bedrijvigheid en de modal split bepalen de precieze aard en omvang van de vervoersbehoefte per modaliteit. Daarbij zet het Havenbedrijf in op een verschuiving van wegverkeer naar spoor en binnenvaart. Naast andere maatregelen maakt het Havenbedrijf Rotterdam hiertoe bij de uitgifte van nieuw havengebied civiel rechterlijk afdwingbare afspraken met de toekomstige gebruikers.

Om het vervoer van en naar Maasvlakte 2 optimaal te accommoderen investeert het Rijk volop in de versterking van de achterlandverbindingen. Zo wordt dit jaar de Betuweroute in gebruik genomen en heeft het Kabinet in het regeerakkoord aangekondigd extra geld ter beschikking te stellen om het goederenvervoer over water en de innovatie van de binnenvaart te stimuleren. Daarnaast wordt voor de wegontsluiting over de A15 een Tracébesluit voorbereid. Dit besluit is voorzien voor begin 2008. Het gaat daarbij om een verbreding op het traject Maasvlakte – Vaanplein.

7. Is de aanvraag voor de Nb-vergunning ingediend door het Havenbedrijf? Wanneer wordt het besluit verwacht?
7. Op 23 februari 2007 heeft het Havenbedrijf (de initiatiefnemer) de aanvraag voor de Natuurbeschermingswet vergunning ingediend bij LNV. De initiatiefnemer heeft besloten de aanvraag weer in te trekken (en later in te dienen), zodat de besluitvorming samen kan lopen met de voorbereiding van de andere voor de Tweede Maasvlakte benodigde vergunningprocedures. Insprekers krijgen de gelegenheid tegelijkertijd kennis te nemen van de verschillende besluiten en kunnen daarmee hun zienswijzen ook indienen op de samenhang tussen de besluiten. Daarnaast kan de besluitvorming op deze wijze plaatsvinden op basis van dezelfde informatie, adviezen (met name het advies van de Commissie MER) en de inspraakresultaten. Een besluit over de Natuurbeschermingsvergunning zal uiterlijk in januari 2008 genomen worden.
8. Klopt het dat er in het kader van het overleg tussen de visserijsector met vertegenwoordigers van PMR en de betrokken ministers van V&W en LNV toezeggingen zijn gedaan over het maximaal inpasbaar maken van de visserijactiviteiten (exclusief de boomkorvisserij) in het Beheerplan Voordelta? Zo ja, waarom zijn deze toezeggingen niet opgenomen in het Ontwerp Beheerplan?
8. Samen met de minister van LNV heb ik met de visserijsector afgesproken dat wij ons in zetten om de visserij in de Voordelta met inachtneming van de natuurwaarden

inpasbaar te maken. Naar aanleiding van deze toezegging heeft een uitgebreide analyse plaatsgevonden (uitgevoerd door Imares (voormalig RIVO en Alterra)) in welke mate bepaalde visserijvormen konden worden ingepast in het Beheerplan Voordelta. Dit heeft ertoe geleid dat in het ontwerp Beheerplan, per visserijvorm een specifiek regime is vastgesteld. Het doel van dat regime is om te voorkomen dat de visserij schade aanricht aan de te beschermen natuurwaarden in de Voordelta. De uitkomst van dit proces is dat – afgezien van de boomkorvisserij boven de 260 pk – voor de meeste visserijvormen de ruimte is gevonden om deze toe te staan in het bodembeschermingsgebied of in sommige rustgebieden. Daarbij gelden in een aantal gevallen nog wel voorwaarden die vastgelegd moeten worden in een vergunning op basis van de Natuurbeschermingswet 1998.

Om misverstanden te voorkomen over de naamgeving: de natuurcompensatie in de Voordelta is in de PKB aangeduid met 'zeereservaat' en wordt thans in het ontwerp Beheerplan Voordelta uitgewerkt in bodembeschermingsgebied met maatregelen om de bodemkwaliteit te verbeteren en in rustgebied met maatregelen voor de leefkwaliteit voor vogels.

9. Klopt het dat volgens het Ontwerp Beheerplan Voordelta voor alle visserijactiviteiten in de Voordelta (met uitzondering van de fuikvisserij) een NB-vergunning nodig zou zijn, inclusief een zogeheten passende beoordeling? Zo ja, ziet het kabinet mogelijkheden om de visserijsector inpasbaar te maken in het Zeereservaat Voordelta gedurende de beheerplanperiode, via het verlenen van een ontheffing op de NB-wet?
9. Voor het beheerplan Voordelta is een passende beoordeling gemaakt. Daaruit blijkt dat visserij significante effecten kan hebben op de natuurlijke waarden van de Voordelta. Dat maakt het nodig om visserijactiviteiten nader te beoordelen en om hieraan voorschriften te verbinden. Vooralsnog lijkt het niet mogelijk om alle visserij vrij te stellen van het vergunningenregime van de Natuurbeschermingswet 1998. Wel zal ik samen met mijn collega van LNV nog voor de vaststelling van het Beheerplan nader de mogelijkheden bezien het Beheerplan bij de regulering een zo centraal mogelijke plaats te geven.

Hierbij moet worden bedacht dat het niet gaat om een standaard beheerplan, maar een beheerplan waarbinnen ook de compensatie voor Maasvlakte 2 wordt geregeld. Het beheerplan en de bijbehorende passende beoordeling bieden een kader voor vergunningverlening. Daar waar een passende beoordeling nodig blijkt, kan deze ook per sector worden opgesteld, zodat individuele vergunningaanvragers naar deze passende beoordeling kunnen verwijzen. Op deze wijze zal worden getracht de administratieve lasten voor het bedrijfsleven zo laag mogelijk te houden. Op dit moment wordt een en ander besproken met de betrokken partijen.

10. Zijn er in Europa vergelijkbare zeevaartse havenuitbreidingen, die in de plan- of realisatiefase zitten? Zo ja, wat is/zijn daarvan de doorlooptijden van de procedures?

10. Voor zover mij bekend zijn er in Europa twee havenuitbreidingen die gepaard gaan met landaanwinning uit zee. De eerste is de diepzeehaven Jade-Weser in Wilhemshaven (Duitsland), met een omvang van 360 hectare. Het project Jade-Weser Port is geïnitieerd in 2001, en kende in het planningsproces een vertraging van ruim een jaar in verband met de Vogel- en Habitatrichtlijn. Dit voorjaar is de planfase afgerond, de aanleg zal naar verwachting dit najaar starten en in 2010 gereed zijn. Het tweede project is de Isla Verde Exterior Expansion Project in Algeciras (Spanje), met een omvang van 121 hectare. Het masterplan voor deze uitbreiding is in 1999 goedgekeurd, de milieueffectrapportages waren eind 2002 afgerond. In 2003 is de eerste fase van de bouw gestart, en naar verwachting zal de derde fase, en daarmee het complete project, in 2010 zijn afgerond.
11. Zijn er zaken die in de realisatiefase tot vertraging kunnen leiden?
11. Zoals ook in het antwoord op vraag 1 is vermeld moeten nog tal van ruimtelijke en vergunningsprocedures worden doorlopen. Hoewel alles in het werk wordt gesteld om daarbij kwaliteit en snelheid hand in hand te laten gaan, kan vertraging bij het doorlopen van de procedures niet worden uitgesloten.
- Van andere aard zijn mogelijke vertragingen in de bouwfase zelf. Tijdens de bouw is bijvoorbeeld de zeewering relatief kwetsbaar. Een zware storm tijdens de bouw van de zeewering kan dan tot schade en vertraging leiden. Dergelijke uitvoeringsrisico's legt het Havenbedrijf Rotterdam, via een Design en Construct contract, overigens grotendeels bij de aannemer.
12. Kan een gefaseerde uitgifte helpen voor wat betreft het kritisch pad?
12. De Maasvlakte 2 wordt gefaseerd in gebruik genomen: een eerste fase van circa 600 hectare en een latere fase van circa 400 hectare. Ook binnen de eerste fase vindt gefaseerde oplevering plaats aan de te vestigen bedrijven. De oplevering is afhankelijk van de markt en de klantvraag maar heeft geen invloed op het kritieke pad. De start van de bouw door de aannemer is hierbij bepalend.
13. Welke gevolgen heeft een mogelijke vertraging van de ingebruikname van Maasvlakte 2 voor het al gesloten contract met A.P. Möller Terminals?
13. De uitgifte van de terreinen en de contractuele bepalingen daarbij is primair een zaak van het Havenbedrijf Rotterdam. Volgens informatie van het Havenbedrijf zijn met APMT contractuele afspraken gemaakt over een mogelijke vertraging, met in het ultieme geval de mogelijkheid tot ontbinding.
14. Aangegeven wordt dat er een reële kans bestaat op vertraging als gevolg van het niet tijdig juridisch instellen van het zeereservaat. Aan hoeveel vertraging kan worden gedacht en wat zijn hiervan de gevolgen voor het tijdstip van 'de eerste plons'?
14. Het bodembeschermingsgebied (voorheen zeereservaat) dient ter compensatie van de

significante effecten die de aanleg van Maasvlakte 2 met zich meebrengt. Conform de Natuurbeschermingswet 1998 moet het resultaat van deze compensatie zijn bereikt op het tijdstip waarop significante gevolgen zich voordoen, tenzij kan worden aangetoond dat deze gelijktijdigheid niet noodzakelijk is om de bijdrage van het betrokken gebied aan Natura 2000 veilig te stellen. Dit betekent dat de instelling van het bodembeschermingsgebied voorwaarde is voor de start van de aanleg van Maasvlakte 2. Vertraging bij de instelling van het zeereservaat kan derhalve doorwerken naar het tijdschema voor de aanleg van Maasvlakte 2.

Op dit moment voorziet de planning overigens in een goedgekeurd beheerplan eind 2007, dus geruime tijd voordat de aanlegwerkzaamheden medio 2008 van start gaan. Enige vertraging bij de instelling van de compensatiemaatregelen betekent dus niet noodzakelijkerwijs dat 'de eerste plons' moet worden uitgesteld.

15. Welke acties worden ondernomen door andere partijen dan het Rijk om te voorkomen dat de natuurcompensatie niet tijdig wordt opgeleverd? Welke acties onderneemt het Rijk om de 'sense of urgency' te bevorderen?
15. De provincies Zeeland en Zuid-Holland zijn mede verantwoordelijk voor het vaststellen van het Beheerplan Voordelta. Beide provincies stellen zich actief op richting de regio om draagvlak te creëren voor het maatregelenpakket in het beheerplan. Het Havenbedrijf Rotterdam heeft een bijdrage geleverd aan het stimuleringsprogramma voor de regio en draagt actief bij aan het oplossen van mogelijke knelpunten, met name in het noordelijk deel van de Voordelta.

Om de 'sense of urgency' in het gebied te bevorderen heeft het rijk een bestuurlijk overleg ingesteld, onder leiding van de gedeputeerde van de provincie Zeeland, waarin alle betrokken bestuurlijke organisaties uit het gebied deelnemen. Wat betreft de duincompensatie werken het rijk, de provincie en het Hoogheemraadschap Delfland samen om de beoogde gelijktijdige realisatie van de duincompensatie en de versterking van de kust bij Delfland zo soepel mogelijk te laten verlopen. De benodigde vergunningen voor de duincompensatie zijn in februari 2007 aangevraagd. Naar verwachting zijn de vergunningen begin 2008 verleend, zodat de duincompensatie tijdig kan worden aangelegd.

16. Wanneer wordt verwacht dat de marktvraag naar ruimte in de Rotterdamse haven niet meer kan worden gehonoreerd? Is dit nog voor de realisatie van Maasvlakte 2? Zo ja, hoe beïnvloedt dit de concurrentiepositie van Rotterdam t.o.v. andere havens in de Hamburg-Le Havre range?
16. Eind 2006 was van de in totaal ruim 5000 hectare aan bedrijfsterreinen in de Rotterdamse haven nog 330 hectare beschikbaar voor uitgifte. Deze 330 hectare is versnipperd over vele kleinere kavels, verdeeld over het gehele havengebied. Als onderdeel van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam wordt door intensivering binnen het Bestaand Rotterdams Gebied 200 hectare nieuw uitgeefbaar terrein beschikbaar gemaakt. Daarvan is inmiddels meer dan 100 hectare gerealiseerd. Voorts

is een beperkt aantal grote terreinen nog niet verhuurd, maar daarop rust al wel een optie of reservering.

Na de uitgifte aan Euromax in 2004 zijn derhalve geen grote en aaneengesloten kavels meer beschikbaar in de Rotterdamse haven. De bouw van Euromax is thans in volle gang en deze terminal zal in 2008 in gebruik worden genomen.

Zoals in de PKB PMR (2006) al is aangeduid zal in de containersector vanaf 2014 een tekort aan operationele bedrijfsterreinen optreden, wat direct leidt tot verslechtering van het marktaandeel en ladingverlies. Zolang in concurrerende havens ruimte voor en bij containerterminals wel beschikbaar is, zal de concurrentiepositie van Rotterdam t.o.v. andere havens in de Hamburg-Le Havre range verslechteren.

17. Kunnen de geïdentificeerde risico's m.b.t. tot het Programma PMR/750 ha gekwantificeerd worden?
  
17. In de Uitwerkingsovereenkomst voor PMR, deelproject 750 hectare zijn afspraken gemaakt over de verdeling en beheersing van de risico's van dit deelproject. De provincie Zuid-Holland draagt zorg voor deze gedefinieerde uitvoeringsrisico's en is overigens integraal verantwoordelijk voor de uitvoering van het project binnen de gestelde randvoorwaarden. Uit informatie van de provincie Zuid-Holland blijkt dat deze provincie vanaf 2005 een risicoanalyse uitvoert naar de uitvoeringsrisico's van het programma 750 hectare en deze jaarlijks actualiseert. De risicoanalyse kent een kwalitatief en een kwantitatief gedeelte en richt zich met name op de betaalbaarheid van de uitvoering. Deze financiële gegevens zijn vertrouwelijk omdat het gaat om marktgevoelige informatie met betrekking tot grondprijzen en prijzen van inrichting en beheer. De thans uitgevoerde analyse heeft uitgewezen dat de risico's kunnen worden opgevangen binnen het beschikbare programmabudget.
  
18. Kunnen de geïdentificeerde risico's m.b.t. de aanleg van de landaanwinning gekwantificeerd worden?
  
18. De uitvoering van het deelproject landaanwinning is in handen van het Havenbedrijf Rotterdam. Het Havenbedrijf draagt derhalve ook zorg voor de risicobeheersing van dit deelproject. Uit informatie van de Projectorganisatie Maasvlakte 2 blijkt dat het Havenbedrijf een systematiek voor het risicomangement hanteert die vergaand geïmplementeerd is binnen de projectorganisatie en waarin zowel risico's als beheersmaatregelen zijn gekwantificeerd. De risicoanalyse is één van de pijlers waarop de aanbestedingsstrategie en het contract met de aannemer zijn gebaseerd. In de relatie met de aanbesteding is dit echter commercieel gevoelige informatie, die daarom vertrouwelijk dient te blijven.
  
19. Welke bewindspersoon is ervoor verantwoordelijk dat alle vervolgbesluiten op de PKB actief worden gecoördineerd zodat de werkzaamheden volgens de planning worden uitgevoerd?



19. Als minister van Verkeer en Waterstaat coördineer ik actief de samenhang in de vervolgbesluiten op de PKB PMR (2006), waarop ook uw Kamer in het overleg op 2 oktober 2006 over de PKB heeft aangedrongen. Daarmee ben ik, zoals de vraag wel suggereert, echter niet verantwoordelijk voor de planning van de uitvoering in de afzonderlijke deelprojecten. Daarvoor zijn, conform het Bestuursakkoord en de Uitwerkingsovereenkomsten, de daarin opgenomen uitvoerende partijen verantwoordelijk.

De coördinatie krijgt op dit moment onder meer gestalte door onder leiding van mijn departement met alle PMR-partners intensief en frequent de planning door te nemen en waar nodig acties af te spreken, de inspraak gecoördineerd uit te voeren met begeleiding van het Inspraakpunt (dat valt onder mijn departement) en door de regie te voeren bij de totstandkoming van de Overeenkomst Luchtkwaliteit. De voortgangsrapportage is vanzelfsprekend ook een instrument voor coördinatie in de uitvoering.

20. Welke financiële risico's zijn er indien de werkzaamheden niet volgens de ambitieuze planning worden uitgevoerd?
20. Gegeven het bijdragemodel loopt de Staat geen financiële risico's indien bijvoorbeeld de landaanwinning later dan gepland wordt aangelegd. Het bijdragemodel houdt in dat het Rijk een vaste financiële bijdrage aan het Havenbedrijf Rotterdam geeft om de landaanwinning te realiseren en dat het Havenbedrijf de landaanwinning voor eigen rekening en risico realiseert. Zolang de aanleg van Maasvlakte 2 niet van start gaat, is de Staat overigens niet tot enige betaling gehouden. Ook voor beide andere deelprojecten is een dergelijke financiële verantwoordelijkheidsverdeling vastgelegd in de Uitwerkingsovereenkomsten.

Als aandeelhouder in het Havenbedrijf Rotterdam loopt de Staat wel een risico indien vertraging in de oplevering van Maasvlakte 2 gevolgen heeft voor de bedrijfsresultaten van het Havenbedrijf.

21. Op 5 april 2007 heeft de gemeenteraad van Rotterdam de MER Bestemming en het voorontwerp bestemmingsplan Maasvlakte 2 besproken. Tot welk resultaat heeft dat geleid? Sluit dat aan op de planning?
21. Op 5 april 2007 heeft de gemeenteraad van Rotterdam een positief besluit genomen over de aanvaardbaarheid van de MER-bestemming (met MER-aanleg als bijlage). Het MER-bestemming is door de gemeenteraad met 42 stemmen voor en 3 stemmen (SP-fractie) tegen aanvaard. De procedures voor het MER-bestemming en het bestemmingsplan Maasvlakte 2 verlopen daardoor tot op heden conform planning.
22. Zal de luchtkwaliteit na afronding van de werkzaamheden voldoen aan de Europese normen? Welke risico's zijn er?

22. Het gebruik van Maasvlakte 2 leidt op een aantal plaatsen tot een toename van de concentraties van stikstofdioxide en fijn stof. Ter compensatie van deze toevoegingen worden maatregelen opgenomen in het Bestemmingsplan en geborgd in de Overeenkomst Luchtkwaliteit. Deze maatregelen zorgen ervoor dat de aanleg en het gebruik van Maasvlakte 2 per saldo niet zal leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit en dat wordt voldaan aan het Besluit Luchtkwaliteit 2005.

Voor de verbetering van de luchtkwaliteit in algemene zin worden ook buiten PMR-verband vele maatregelen ontwikkeld. Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), op basis van het wetsvoorstel Wet luchtkwaliteit en de reeds in gang gezette landelijke en regionale maatregelen, zullen ertoe leiden dat de luchtkwaliteit in het Rijnmondgebied verder verbetert. Ter onderbouwing hiervan wordt verwezen naar analyses van het Milieu- en Natuurplanbureau (Concentratiekaarten voor grootschalige luchtverontreiniging in Nederland, MNP, Velders, G.J.M. et al. Bilthoven, 12 april 2007, rapportnummer 500088001), die laten zien dat, op basis van vaststaand en voorgenomen beleid, het aantal overschrijdingen van de grenswaarden voor stikstofdioxide en het aantal knelpunten langs snelwegen en stadswegen tussen 2006 en 2015 aanzienlijk zal dalen.

23. Hoe realistisch acht u de kans dat het bestemmingsplan Maasvlakte 2 het beoogde tijdspad kan volgen als Milieudefensie nu al heeft aangekondigd tot de Hoge Raad te procederen?
23. Het tijdspad voor het bestemmingsplan Maasvlakte 2 voorziet in inspraak op het voorontwerp, de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen op het ontwerp en het inbrengen van bedenkingen tegen het vastgestelde plan. Dit geeft alle partijen, waaronder Milieudefensie, de gelegenheid om inbreng te leveren bij de totstandkoming van het bestemmingsplan. De planning voorziet volledig in deze drie momenten van 'inspraak'.

De gemeente Rotterdam zal vanzelfsprekend alles in het werk stellen om via deze uitgebreide procedure een goed onderbouwd en afgewogen bestemmingsplan tot stand te brengen. De uitgevoerde onderzoeken naar de effecten van Maasvlakte 2 op natuur en milieu vormen hiervoor naar mijn mening een gedegen basis. Mochten er toch bezwaren bestaan, dan staat de mogelijkheid open tot beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het door de provincie goedgekeurde bestemmingsplan. Er is in de procedure rekening gehouden met het doorlopen van een verzoek tot het treffen van een voorlopige voorziening (schorsingsverzoek), daarbij is een realistische doorlooptijd gehanteerd. Deze procedure kent echter geen vaste termijnen. Al met al houdt de planning voor Maasvlakte 2 op een realistische manier rekening met de inbreng vanuit de belanghebbende partijen.

24. De benodigde omvang van de natuurcompensatie is geringer, aldus de brief, omdat het ontwerp is geoptimaliseerd. Wat is er tegen om de natuurcompensatie op het oude, dus ruimere niveau te handhaven?

24. De PKB PMR (2006) geeft de ruimtelijke mogelijkheden voor compensatie in wat daar is genoemd het zeereservaat (nu bodembeschermingsgebied), duinen en de zeereep. Daarbij is de benodigde oppervlakte zo goed als mogelijk voorspeld op basis van de toen nog niet uitgewerkte plannen voor de landaanwinning. Bij de uitwerking van het ontwerp blijkt thans dat een minder grote oppervlakte nodig is.

Als algemeen uitgangspunt bij het uitvoeren van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijnen, o.a. geïmplementeerd in de Natuurbeschermingswet 1998, geldt voorts dat de initiatiefnemer niet meer aan compenserende maatregelen behoeft te treffen dan volgens deze wet verplicht is. Dit betekent dat in beheerplannen ruimte aan gebruik wordt gelaten waar dat mogelijk is en geen 'onnodige' beperkingen aan het gebruik zullen worden opgelegd. De essentie van het beheerplan, de natuur in voldoende mate beschermen, zoals neergelegd in de doelstellingen, blijft natuurlijk voorop staan.

25. Wanneer zal naar verwachting de Natuurbeschermingswetvergunning definitief worden vastgesteld door LNV?
25. Op 23 februari 2007 heeft het Havenbedrijf (de initiatiefnemer) de aanvraag voor de Natuurbeschermingswet vergunning ingediend bij LNV. De initiatiefnemer heeft besloten de aanvraag weer in te trekken (en later in te dienen), zodat de besluitvorming samen kan lopen met de voorbereiding van de andere voor de Tweede Maasvlakte benodigde vergunningprocedures. Insprekers krijgen de gelegenheid tegelijkertijd kennis te nemen van de verschillende besluiten en kunnen daarmee hun zienswijzen ook indienen op de samenhang tussen de besluiten. Daarnaast kan de besluitvorming op deze wijze plaatsvinden op basis van dezelfde informatie, adviezen (met name het advies van de Commissie MER) en de inspraakresultaten. Een besluit over de Natuurbeschermingswetvergunning zal uiterlijk in januari 2008 genomen worden.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Camiel Eurlings