

**2060717560**

**Antwoorden van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, mede namens de minister van Wonen, Wijken en Integratie op de vragen van de leden Vermeij en Depla over bouwen in de Zuidplaspolder.**

**Vraag 1**

Kent u het bericht << Cramer steunt bebouwen Zuidplaspolder >>.

Antwoord

Ja.

**Vraag 2**

Klopt het dat u het oorspronkelijke voorstel steunt van 30.000 woningen in de Zuidplaspolder.

Antwoord

Nee, dat is niet correct.

Op dit moment worden er plannen uitgewerkt voor de bouw van circa 7.000 woningen. Als deze woningen klimaatbestendig, in de juiste, landelijke woonmilieus en met ruimtelijke kwaliteit worden gebouwd, heeft dat mijn steun.

**Vraag 3**

Bent u op de hoogte van het zogeheten <<hotspot>>-onderzoek dat de provincie Zuid-Holland thans uitvoert?

Antwoord.

Ja, het is mij bekend dat de provincie Zuid-Holland in samenwerking met het Hoogheemraadschap Schieland en de Krimpenerwaard vervolgonderzoek verricht naar de klimaatbestendigheid van de Zuidplaspolder.

**Vraag 4**

Is het onderzoek van het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer omtrent de gevolgen van klimaatverandering voor de woningbouw inmiddels afgerond?

Antwoord.

Nee. De door de Kamer gevraagde inventarisatie naar gebieden die bij een << worst case klimaatscenario >> voor het einde van deze eeuw ernstig bedreigd worden, zal na de zomer worden afgerond. De beantwoording van de motie Van Bochove / Depla over dit onderwerp zal in beginsel gekoppeld worden aan de te presenteren nationale strategie voor een klimaatbestendige inrichting van Nederland.

### **Vraag 5**

Kunnen de uitkomsten van de onderzoeken, van het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en de provincie Zuid-Holland effecten hebben voor de geplande bouwopgave in de Zuidplaspolder?

Antwoord.

Ik kan niet vooruitlopen op de resultaten van het onderzoek, maar de uitkomst zal zeker betrokken worden in de beoordeling van individuele plannen. Die beoordeling is overigens altijd een afweging van meerdere belangen, waaronder de mate van klimaatbestendigheid.

### **Vraag 6**

Op welke <<hooggelegen>> locaties in de Zuidplaspolder worden de 30.000 woningen feitelijk gerealiseerd?

Antwoord:

De inrichting van de Zuidplaspolder is gebaseerd op de lagenbenadering. Bij de keuze voor locaties voor woningbouw is de regio, eerder gemaakte afspraken daarbij in acht genomen, uitgegaan van de bestaande ruimtelijke structuur van de polder, de bestaande dorpen, mogelijkheden voor ontsluiting, de bodemgesteldheid, de waterhuishouding en de hoogteligging. De bebouwing die wordt voorzien in de Zuidplaspolder, en dat geldt voor zowel de glastuinbouw, de woningbouw als ook de bedrijventerreinen, is voor het grootste gedeelte gepland in het noorden en in het midden van de polder. Globaal verloopt de maaiveldhoogte in de polder van NAP -4,50m in het noorden naar NAP -6,50m in het zuiden. De bebouwing vindt dus voornamelijk plaats op de hoger gelegen delen in de polder. Voor woningbouw en bedrijventerreinen geldt daarbij bovendien dat de betreffende gronden eerst bouwrijp gemaakt moeten worden. Over het algemeen betekent dat, dat het maaiveld (nog verder) wordt verhoogd. Het zuidelijk gelegen veengebied leent zich meer voor een groen-blauwe inrichting, met accenten op vernatting,

natuur, landschapsontwikkeling, recreatie en waterberging. Dit is het deelgebied Restveen en Waterparel.

### **Vraag 7**

Hoe verhouden deze plannen zich tot de recente inbreidingsplannen van de gemeente Rotterdam?

Antwoord

Het beleid van de gemeente Rotterdam is er op gericht om zoveel mogelijk te bouwen in stedelijk gebied, met name in centrumstedelijke en groenstedelijke milieus. Aan de geconstateerde behoefte aan landelijke woonmilieus kan binnen de gemeentegrens niet worden tegemoet gekomen. De Zuidplaspolder biedt de mogelijkheid om in de geconstateerde behoefte in de Zuidvleugel, met name aan landelijk wonen, tegemoet te komen.

### **Vraag 8**

Heeft u met Rotterdam overleg over de gevolgen van hun woningbouwplannen voor de bouwopgave in de Zuidplaspolder? Wat zijn de gevolgen van deze bouwplannen voor de ambitie van Rotterdam, die gedeeld wordt door het regeerakkoord, om een meer evenwichtige bevolkingssamenstelling van de grotere steden te krijgen?

In hoeverre concurreren deze plannen met de inzet van de gemeente Rotterdam om meer midden- en hogere inkomens aan de stad te binden?

Antwoord

In het kader van het programma Zuidvleugel heeft mijn ambtsvoorganger afspraken gemaakt met het Bestuurlijk Platform Zuidvleugel over de woningbouwopgave 2010-2020 voor de Zuidvleugel. In het Bestuurlijk Platform Zuidvleugel zijn zowel de gemeente Rotterdam als de provincie Zuid-Holland vertegenwoordigd. Er zijn door mij of mijn ambtsvoorganger met Rotterdam geen afspraken gemaakt op locatieniveau.

Om mensen te binden aan de stad wil Rotterdam bovenal een aantrekkelijke woonstad zijn. Deze ambitie gaat Rotterdam realiseren door het aanbieden van een breed aanbod van woonmilieus binnen de stad zodat meer midden en hogere inkomens zich in de stad huisvesten en het woonmilieu voor alle Rotterdammers verbetert. De woonwensen van (toekomstige) bewoners staan daarbij centraal. Rotterdam ziet goede mogelijkheden om via het bouwen van centrumstedelijke en groenstedelijke woonmilieus in de stad deze doelen te halen. Om in de woningbehoefte van alle inwoners te kunnen voorzien, doet Rotterdam voor de dorps- en

landelijke woonmilieus een beroep op de omgeving. De Zuidplaspolder is volgens Rotterdam hiervoor een geschikte locatie en vormt daarmee een aanvulling op het aanbod in Rotterdam. Onder deze voorwaarde concurreren de plannen niet met de inzet van de gemeente Rotterdam om meer midden en hogere inkomensgroepen aan de stad te binden. Het is in het belang van de woonconsument en van het doorstromingsproces dat er meer keuzevrijheid op de regionale woningmarkt in de Zuidvleugel ontstaat.

### **Vraag 9**

Wat is het aandeel sociale woningbouwplannen van de Zuidplaspolder.

Antwoord

Het precieze aandeel sociale woningbouw in de plannen voor de Zuidplaspolder is nog niet bekend. Bij de uitwerking van de plannen op gemeentelijk niveau zal op dit punt meer duidelijkheid ontstaan. De provincie Zuid-Holland streeft naar 30% sociale woningbouw per regio. Ook de plannen voor de Zuidplaspolder zullen volgens opgave van de regio een bijdrage leveren aan dit streven.

### **Vraag 10**

Wat is uw visie ten aanzien van de woningmarkt in de Zuidvleugel? Welke consequenties hebben deze plannen voor de Zuidplaspolder in het algemeen en uw voornemen tot bouwen aldaar in het bijzonder?

Antwoord

Op grond van recent Woningbehoefteonderzoek is mij gebleken, dat er in de Zuidvleugel een groot tekort is aan groenstedelijke woonmilieus en in mindere mate centrumstedelijke en landelijke woonmilieus. De Zuidplaspolder vormt één van de weinige potentiële bouwlocaties waar de behoefte aan landelijk wonen in de Zuidvleugel geacommodeerd kan worden.

### **Vraag 11**

Hoeveel ha van de Zuidplaspolder is al in handen van projectontwikkelaars. Welke zijn dat en hoeveel ha hebben zij reeds in bezit. Op hoeveel ha rust nog het voorkeursrecht van gemeenten?

Antwoord

Het is mij bekend dat projectontwikkelaars actief zijn in de Zuidplaspolder, ondermeer door verwerving van gronden in eigendom. De exacte omvang en locatie zijn mij niet bekend. Inmiddels hebben de betrokken gemeenten op het gedeelte van de Zuidplaspolder waar de transformatie naar stedelijke functies zal plaatsvinden (ruim 2000 ha) de Wet voorkeursrecht gemeenten (Wvg) van toepassing verklaard. Alle eigenaren van gronden en gebouwen waarop de Wvg van toepassing is, zijn daarover geïnformeerd.

### **Vraag 12**

Gaat bebouwing in de Zuidplaspolder gepaard met extra bemalen van de polder of aanpassingen aan de huizen en omgeving in verband met eventuele wateroverlast? Zo ja, wat zijn de meerkosten? Wie draagt deze eventuele meerkosten? Welke mogelijke andere kosten brengt bouwen in de Zuidplaspolder met zich mee in relatie tot de waterhuishouding? Wie draagt deze eventuele meerkosten? Welke gevolgen hebben eventuele meerkosten voor de woningprijs en voor de bouw van sociale woningen?

### **Antwoord**

Het bebouwen van de Zuidplaspolder (woningen, glas en bedrijven) noodzaakt niet tot het vergroten van de bemalingscapaciteit van de polder. De noodzaak tot vergroting van de gemaalcapaciteit hangt primair samen met de neerslag en bebouwing van de polder brengt daar geen verandering in. De waterberging die zal worden gerealiseerd komt overeen met hetgeen is afgesproken in het Nationaal Bestuursakkoord Water.

Verder wordt niet verwacht, dat er vanwege de waterhuishouding in dit project bijzondere kosten gemaakt zullen moeten worden. De afgelopen jaren heeft er uitvoerige afstemming plaatsgevonden tussen de gemeenten en de waterbeheerder, wat geleid heeft tot een uitzonderlijk "watervriendelijk" plan. De waterbeheerder verwacht dat realisatie van het project zal leiden tot lagere kosten voor beheer en onderhoud, dan in de huidige situatie. De uitvoerige afstemming tussen de gemeenten en het waterschap heeft er toe geleid, dat er een watersysteem zal worden gerealiseerd met een groot zelfregulerend vermogen. De planvorming is mede gebaseerd op het doel de noodzaak tot ingrijpen in het watersysteem te verminderen.

### **Vraag 13**

Wat is uw mening ten aanzien van de risico-afdekking van natte voeten, aangezien de voormalig staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat een hoger schaderisico wilde neerleggen bij degene die het risico neemt? Op welke wijze wilt u dit regelen?

Antwoord

De genoemde uitspraken van voormalig staatssecretaris Schultz van Haegen betreffen bij mijn weten buitendijkse bebouwing. De verantwoordelijkheid voor het beheersen van overstromingsrisico's in buitendijkse gebieden ligt bij de gemeente en bij de burgers zelf. Voor binnendijkse gebieden is de bescherming tegen overstromingen een collectieve verantwoordelijkheid. Het voorkomen van overstromingen door waterkeringen staat voorop, maar steeds meer wordt ingezien dat ook beperking van de rampschade aandacht behoeft. In de Zuidplaspolder is daarmee rekening gehouden bij de locatiekeuze van de verschillende functies, de inrichting van het gebied en de bouwvormen.

De Commissie Tegemoetkoming bij Rampen en Calamiteiten (CTRC) heeft in 2005 als aanbeveling onder anderen geformuleerd dat het de eigen verantwoordelijkheid is van burgers en bedrijven om zich voldoende te verzekeren tegen rampschades in situaties waarbij het aansprakelijkheidsrecht geen oplossing biedt. De CTRC heeft tevens geadviseerd dat de overheid de verzekerbaarheid van rampschade in het algemeen dient te bevorderen. Naar aanleiding van het kabinetsstandpunt CTRC is in 2006 de Task Force Verzekerbaarheid van overstromingen en wateroverlast ingesteld. Aan de Task Force wordt deelgenomen door het ministerie van Financiën, het ministerie van BZK, het ministerie van VenW en het Verbond van Verzekeraars. Door de Task Force wordt bezien in welke mate de private verzekerbaarheid van schades door overstromingen en wateroverlast kan worden vergroot.

#### **Vraag 14**

Zijn tegelijk met de bouwplannen ook voorstellen gereed die betrekking hebben op de ontsluiting van dit gebied met hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) en openbaar vervoer (OV)? Hoe denkt u de ontsluiting ter hand te nemen? Was het niet beter geweest de woningbouw aan te sluiten bij in ontwikkeling zijnde plannen voor HOV, de Stedenbaan, in de Zuidvleugel? Welke eisen zijn er ten aanzien van een OV-ontsluiting?

Antwoord

Het is aan de provincie Zuid Holland om te komen tot tijdige ontsluiting per regionaal openbaar vervoer van de betreffende locatie. De bediening OV kan op verschillende wijzen worden vormgegeven, daar zullen eerst nadere studies naar worden gedaan om de meest effectieve oplossingen te kunnen bezien. In de planvorming zijn hiervoor ideeën ontwikkeld en planologisch gereserveerd door de provincie in het Streekplan. De haalbaarheid van deze plannen dient nader te worden bezien en is mede afhankelijk van de aantallen woningen, de gebouwde dichtheden en

de mobiliteitsvoorkeuren van de (toekomstige) bewoners. De provincie kan (te zijner tijd) met de NS bezien of en onder welke omstandigheden nieuwe stations voldoende vervoer hebben en hoe een nieuw station goed kan worden aangesloten op het regionaal OV en ketenvoorzieningen als P&R en fiets. Hiervoor gelden de spelregels uit het beleidskader nieuwe stations. De mogelijkheid van een nieuw station ter ontsluiting van de Zuidplaspolder is overigens onderdeel van de lopende landelijke markt- en capaciteitsanalyse spoor, waar de regio Zuidvleugel bij betrokken is. Het is nadrukkelijk de intentie van de regio om een tijdige afstemming tussen ruimtelijke ontwikkelingen en de bediening per OV te realiseren.

### **Vraag 15**

Welke effecten zal de bouw van woningen hebben op de belasting van de wegcapaciteit op de A16, de A20 en de A12? Welke maatregelen worden genomen om deze capaciteit op te kunnen vangen?

### **Antwoord**

De verstedelijking van de Zuidplaspolder zal ongetwijfeld effecten hebben op de doorstroming van het verkeer op de A12 en de A20 en wellicht ook op de A16. Welke die effecten zijn, valt nu nog niet te zeggen. Deze effecten hangen mede af van het aantal te bouwen woningen. In de landelijke markt- en capaciteitsanalyse weg, die eind 2007 zal zijn afgerond, zullen de effecten op het hoofdwegennet nader in kaart worden gebracht en duidelijk worden of de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit worden overschreden.

Op dit moment zijn de regionale partijen gestart met de opstelling van een milieu-effectrapportage voor de te realiseren regionale infrastructuur. Het is in de eerste plaats deze regionale infrastructuur die voor de ontsluiting van de toekomstige polder moet zorgdragen. Het Rijk heeft in het kader van de Startnotitie-mer Zuidplaspolder aan de regionale partijen laten weten dat óók de verkeers- en milieu-effecten dienen te worden onderzocht op de wegvakken van het nabije hoofdwegennet en de aansluitpunten van de regionale infrastructuur op dit hoofdwegennet. In de ronde bestuurlijk overleg met de regio in november 2007 zal, mede op basis van de landelijke analyses een integrale afweging plaatsvinden en zullen eventueel afspraken worden gemaakt over te nemen maatregelen.

### **Vraag 16**

Bent u bereid de OV-bereikbaarheid en beschikbaarheid als één van de belangrijkste factoren te beschouwen voor het aanwijzen van nieuwe bouwlocaties in de Randstad?

## Antwoord

De totstandkoming van nieuwe bouwlocaties in de Randstad is het resultaat van overleg tussen provincie(s) en gemeenten op grond van de rijkskaders die hiervoor vanuit de Nota Ruimte zijn meegegeven. Voor verstedelijking en eventuele nieuwe bouwlocaties hanteert het Rijk bundelen binnen stedelijke netwerken als uitgangspunt. Provincies en (samenwerkende) gemeenten vullen het verstedelijkingsbeleid in de bundelingsgebieden nader in. Conform de Nota Mobiliteit is het van groot belang dat er bij nieuwe bouwlocaties een tijdige en adequate ontsluiting beschikbaar komt. De ontsluiting via openbaar vervoer is onderdeel hiervan. Bij grote bouwlocaties met hoge dichtheden nemen de kansen voor (hoogwaardig) openbaar vervoer toe. De wijze van ontsluiting kan ook fasegewijs plaatsvinden. De vorm van OV-ontsluiting kan, zoals de Nota Mobiliteit aangeeft, meegroeien met de nieuwe wijk. In het overleg met de regionale partijen over de voorbereiding van een nieuwe ronde verstedelijkingsafspraken vanaf 2010, zal de ontsluiting via openbaar vervoer zeker een rol van betekenis spelen.

Hoogachtend,

De minister van Volkshuisvesting,  
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Dr. Jacqueline Cramer