

Vragen debat over verantwoording d.d. 22 mei 2006

Vraag 1.

Bij de verantwoording over de uitvoering van een amendement van Mevrouw Snijder-Hazelhoff voor meer geld voor zwakke schakels in de Nederlandse kust staat dat dit voor een groot deel niet is uitgevoerd, omdat er nog besluitvorming door de Kamer nodig was. Pas in het najaar van 2006 heeft deze plaatsgevonden. Welke zin heeft zo'n amendement dan? Immers, het amendement beoogde een versnelling te realiseren. Ligt dit aan de Kamer of had het ministerie er veel nadrukkelijker op kunnen sturen dat de besluitvorming tijdig plaatsvond, zodat de versnelde aanpak daadwerkelijk kon worden gerealiseerd? (CU)

Antwoord

De € 50 miljoen van het amendement is ingezet voor het versterken van dijken. Hiermee worden de maatregelen die volgden uit het resultaat van de tweede toetsing op grond van de Wet op de waterkering gefinancierd. Besluitvorming hierover en over de FES-middelen heeft pas in september 2006 plaatsgevonden. Met het geld van dit amendement is een deel van de financiering van verbetermaatregelen opgelost. Daarmee is een bijdrage geleverd om de meest urgente maatregelen uit het hoogwaterbeschermingsprogramma daadwerkelijk uit te kunnen voeren.

Deze toevoeging heeft positief gewerkt in de afstemming met de waterschappen over de realisatie van verbetermaatregelen.

Vraag 2.

In de eerste maanden van 2007 is de filedruk al weer toegenomen. Welke conclusie trekt de nieuwe coalitie hieruit voor het eigen beleid waarin volgens de CPB-berekeningen precies nul euro extra wordt geïnvesteerd in infrastructuur? Het kabinet mist hierbij gewoon het gevoel van urgentie. Binnenkort heeft iedereen honderd dagen nodig om Nederland te doorkruisen. (VVD)

Antwoord

In het Coalitieakkoord is aangegeven dat er voor infrastructuur en (vaar)wegen en voor openbaar vervoer tot 2020 ruim twee miljard euro extra beschikbaar is ten opzichte van de reservering zonder coalitieakkoord. Een aanzienlijk deel hiervan gaat naar verbetering van de bereikbaarheid. Daarnaast komen voor bereikbaarheid middelen beschikbaar uit de enveloppe 'Regionaal economisch beleid (w.o. bereikbaarheid)'. In het CPB-rapport waarnaar in de vraag wordt verwezen, worden alleen de cijfers gepresenteerd voor het jaar 2011.

Vraag 3.

Een ander voorbeeld van de grote projecten is de mainportontwikkeling Rotterdam. Tot nu toe is niet duidelijk geworden wat precies de gewenste omvang zou moeten zijn. Allerlei getallen tussen de 610 en 2.000 hectares passeren de revue, maar uiteindelijk sprak het kabinet over 1.000 hectares landaanwinning. Een degelijke rapportage hierover met onderbouwing heeft echter niet plaatsgevonden. (CDA)

Antwoord

In 1997 is in het kader van de projectbeslissing (Tweede Kamer 1996-1997, 24691, nr 3) de omvang van de landaanwinning bepaald. Voorafgaand aan die projectbeslissing heeft in de jaren negentig een brede verkenning (VERM) plaatsgevonden naar de ruimtebehoefte in de Mainport Rotterdam. Een studie van het CPB bevestigde de urgentie van de vraag naar nieuwe ruimte maar plaatste een aantal kritische kanttekeningen bij de vraag hoeveel ruimte nodig is. Tegelijk lag er vanuit de regio de wens voor 2000 hectare. De kanttekeningen van het CPB waren van zodanige aard dat de minister van VenW een onafhankelijke derde (de heer Middelhoek) gevraagd heeft de verschillende cijfers nog eens aan een kritisch oordeel te onderwerpen. Deze kwam tot de conclusie dat de landaanwinning een minimale omvang moet hebben van 800 á 900 hectare in het jaar 2020, exclusief de benodigde ruimte voor infrastructuur en vrije ruimte tussen clusters van bedrijven. Dit is aan de Tweede Kamer gemeld in het kader van genoemde projectbeslissing (1997). Vervolgens is in 1997 de PKB-procedure gestart waarbij de omvang van het uit te geven haventerrein is gemaximeerd op 1000ha. In 2001 heeft het CPB geadviseerd over de rentabiliteit (MKBA) van de Tweede Maasvlakte, uitgaande van 1.000 ha. In het hoge groeiscenario wijkt het aanlegmoment niet af van de business case gehanteerd door HbR. In 2005 zag het CPB desgevraagd geen aanleiding hun bevindingen bij te stellen.

Inmiddels is met het van kracht zijn van de PKB en de parlementaire instemming met de projectafspraken (Bestuursakkoord en Uitwerkingsovereenkomsten) het project naar de uitvoeringsfase overgegaan. In de PKB is vastgelegd dat de landaanwinning maximaal 1.000 hectare netto uitgeefbaar bedrijventerrein mag bevatten. Het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) legt de landaanwinning aan voor eigen rekening en risico op basis van een business case. In dat kader zullen door het Rijk geen nieuwe ramingen worden opgesteld. Wel zal, zoals de AR ook opmerkt, voorafgaand aan de daadwerkelijke start van de eerste fase een toets op de marktvaart plaatsvinden door HbR en Rijk. Deze markttoets beziet of de goederenstroomprognoses en de daaruit voortvloeiende ruimtebehoefte, gerelateerd aan de daadwerkelijke beschikbare ruimte, gelijk of hoger liggen dan ten tijde van het besluit over het Bestuursakkoord. Bij deze prognoses kan een verband worden gelegd met de toenmalige CPB-ramingen.

In de Milieueffectrapportage, die tot 31 mei 2007 ter inzage ligt, wordt uitgegaan van een eindsituatie met 1.000 hectare netto uitgeefbaar haven- en industrieterrein op de Tweede Maasvlakte. De zeewering, het havenbassin, de infrastructuur en de overige voorzieningen nemen eveneens circa 1.000 hectare in beslag. De Tweede Maasvlakte krijgt dus een bruto omvang van circa 2.000 hectare.