

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

de voorzitter de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA Den Haag

Contactpersoon	Doorkiesnummer
	-
Datum	Bijlage(n)
	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGTL/PMR/06.008820/d26942	-
Onderwerp	
Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR)	

Geachte voorzitter,

Op 27 juni jongstleden heeft uw Kamer de herstelde PKB PMR (2006) ontvangen, samen met bijbehorende Strategische Milieubeoordeling (SMB) en de Passende Beoordeling (PB) Landaanwinning. In de begeleidende brief (Tweede Kamer 2005-2006, 24691, nr. 72) bent u geïnformeerd over de wijze van inspraak op de SMB en Passende Beoordeling. Wij hebben daarbij aangegeven de inspraakreacties - en eventuele consequenties voor de herstelde PKB - te verwerken in een Notitie van Bevindingen en deze direct na het zomerreces aan uw Kamer toe te zenden zodat dit najaar de parlementaire behandeling van de herstelde PKB kan plaatsvinden. In die brief zijn - conform de Procedureregeling Grote Projecten - tevens de Basisrapportage met bijbehorend rapport van de departementale auditdiensten aangekondigd.

Thans bieden wij u - mede namens de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit en de Minister van Financiën alsmede namens de Staatssecretaris van Economische Zaken - het pakket aan ter parlementaire behandeling en instemming. De inspraakreacties en het advies van de Commissie m.e.r. zijn geanalyseerd en van een antwoord voorzien. De reacties noch het advies van de Commissie m.e.r. geven ons aanleiding tot wijziging van de in juni 2006 aan u toegezonden PKB. Tevens ontvangt u een aantal documenten waarmee u nader inzicht verkrijgt in de wijze waarop aan een aantal belangrijke randvoorwaarden voor besluitvorming door uw Kamer over de PKB is voldaan. Het betreft met name de aanpak van luchtkwaliteit en de planning van het vervolgetraject, inclusief de samenhang tussen de verschillende besluiten.

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

Telefoon 070 - 351 6171
Fax 070 - 351 7895
Internet www.verkeerenwaterstaat.nl

In het najaar 2005 heeft uw Kamer aangegeven een besluit te willen nemen over de afspraken in Bestuursakkoord en Uitwerkingsovereenkomsten op het moment dat de herstelde PKB ter besluitvorming voorligt. Thans is dat het geval: de door de Raad van State geconstateerde gebreken zijn hersteld, er is een SMB opgesteld en een Passende Beoordeling uitgevoerd, er heeft inspraak plaatsgevonden en door de Commissie m.e.r. is een advies uitgebracht. Ook is een Basisrapportage opgesteld en hebben departementale auditdiensten een audit uitgevoerd. Daarmee heeft het Rijk alle voorbereidingen verricht en is alle relevante informatie beschikbaar. Binnen de gehanteerde randvoorwaarden 'zorgvuldig en snel' is het nu mogelijk de gezamenlijk doorlopen besluitvorming af te ronden door middel van parlementaire behandeling. Vaststelling van de herstelde PKB brengt mee dat gestart kan worden met de uitvoeringsfase en de daarbij behorende financiering van de deelprojecten. Een start waar – mede gelet op het advies van de maatschappelijke partners – velen aan toe zijn en waar ook de markt klaar voor is, getuige het eerste contract dat recent door het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) voor de Tweede Maasvlakte (MV-2) is afgesloten.

In de fase die het project PMR nu ingaat, treedt een verschuiving op van activiteiten van de rijksoverheid naar de decentrale overheden. Met name gaat het om de bestemmingsplanprocedure van de gemeente Rotterdam en de goedkeuringsbevoegdheid daarvoor die bij de provincie Zuid-Holland ligt. Het gegeven dat andere overheden een zwaardere rol gaan vervullen, betekent niet dat het Rijk terugtreedt. De coördinerend minister blijft aanspreekbaar op de voortgang. Met het oog daarop is een overkoepelende regiegroep in het leven geroepen, waarmee de planningsrisico's die samenhangen met de complexiteit en afhankelijkheden in het vervolg van het project, actief worden beheerst.

De parlementaire behandeling van het nu voorliggende kabinetsstandpunt van de PKB PMR (2006) moet leiden tot een nieuw Deel 4. Dat is het definitieve beleidskader op rijksniveau voor het Project Mainportontwikkeling Rotterdam. De PKB PMR (2006) treedt in werking na publicatie in de Staatscourant. Het aan u gevraagde besluit luidt:

- 1) Instemming met herstelde PKB PMR Deel 3 (2006), toegezonden op 27 juni 2006, zoals niet inhoudelijk gewijzigd naar aanleiding van de inspraak op de SMB en de PB;¹
- 2) Instemming met Bestuursakkoord en Uitwerkingsovereenkomsten inzake de financiering en de uitvoering van de deelprojecten, toegezonden op respectievelijk 25 juni 2004 (Tweede Kamer 2003-2004, 24691, nr. 52) en 2 september 2005 (Tweede Kamer 2004-2005, 24691, nr. 63).

In deze brief gaan wij in op:

- Herstel Planologische Kernbeslissing (inspraak, Commissie m.e.r.);
- Analyse en aanpak luchtkwaliteit;
- Planning vervolgproces na afronding PKB procedure;
- Besluitvorming natuurcompensatie zeereservaat;
- Planschade en nadeelcompensatie;
- Bestuursakkoord en Uitwerkingsovereenkomsten (inclusief de vereiste Basisrapportage en rapport departementale auditdiensten).

In de bijlage is de stand van zaken in de deelprojecten beknopt weergegeven.

¹ Enkele foutief geplaatste en gespelde teksten leiden tot errata. Zie Notitie van Bevindingen (hoofdstuk 6).

1. Herstel Planologische Kernbeslissing (PKB)

Inspraak en Commissie m.e.r.

Gedurende de inspraakperiode deze zomer zijn in totaal 38 inspraakreacties ontvangen. De Notitie van Bevindingen bevat een overzicht van de insprekers, hun reacties en onze beantwoording. In formele zin valt op dat veel insprekers zich richten op de PKB, daar waar de nieuw opgestelde SMB en de Passende Beoordeling ter inzage lagen. Naast steun voor de hoofdlijn van de PKB en de daarin vervatte dubbele doelstelling is er kritiek op het laten vervallen van de concrete beleidsbeslissingen. Ook worden punten die al in 2001 bij de inspraak op de oorspronkelijke PKB-plus aan de orde zijn gesteld wederom ingebracht. Hoofdpunten van de inspraak betreffen onder meer de effecten van de landaanwinning en de zandwinning op de natuur, de daaruit voortvloeiende compensatie (met name het zeereservaat) en de effecten van de landaanwinning op het milieu (vooral de luchtkwaliteit). Alles overziend, geven de ingebrachte reacties ons geen aanleiding om tot een andere beoordeling te komen van de beleidsuitspraken in de herstellende PKB. Wel leveren de inspraakreacties relevante aanknopingspunten op voor de vervolgbesluiten. Tevens is mede in reactie op de vragen over luchtkwaliteit van de insprekers en van de Commissie m.e.r. een aparte notitie over dit onderwerp bijgevoegd.

De Commissie m.e.r. geeft in haar advies een positieve beoordeling van de SMB en van de PKB, zowel inhoudelijk als qua toegankelijkheid. Het advies is grotendeels gericht op de kwaliteit van de verdere informatievoorziening bij de besluiten die volgen op de PKB. De Commissie geeft nadrukkelijk aandacht aan de deelrapporten van de Passende Beoordeling. Ten aanzien van het uitgevoerde onderzoek over de Noordzeekustzone en Waddenzee stelt de Commissie dat "gebruik is gemaakt van de state-of-the-art voor modelontwikkeling en -gebruik, data-analyse en expert judgement." De rapporten geven een verantwoord beeld van de mogelijke effecten door de landaanwinning op de Noordzeekustzone en Westelijke Waddenzee voor slibaanvoer, transport van nutriënten en vislarven. De Commissie adviseert tot meer eenduidige, juiste en complete formuleringen te komen bij de eindredactie van de passende beoordeling ten behoeve van de behandeling in het vervolgtraject. Voorts beveelt de Commissie aan in het vervolgtraject wat betreft de zandwinning aandacht te besteden aan de gevolgen voor de Voordelta en de Waddenzee/Noordzeekustzone. Deze adviezen zullen in de vervolgprocedures ter harte worden genomen. Onze reactie op de door de Commissie m.e.r. aangedragen punten treft u aan in de Notitie van Bevindingen. Genoemde punten geven ons geen aanleiding tot wijziging van de herstellende PKB PMR (2006).

2. Analyse en aanpak luchtkwaliteit

Bredere perspectief: generiek beleid

De problematiek van de luchtkwaliteit in het Rijnmondgebied overstijgt het project PMR. Anno 2006 voldoet de luchtkwaliteit in het gebied op een aantal plaatsen niet aan de Europese normen. In de nabije toekomst zal de luchtkwaliteit in de regio verbeteren, zo blijkt uit prognoses van het Milieu en Natuur Planbureau (MNP). Landelijk beleid – in combinatie met de regionale en lokale aanpak – draagt eraan bij dat op veel plaatsen aan de normen zal worden voldaan, ook binnen het Rijnmondgebied.

Wat betreft het rijksbeleid wijzen wij op het afgesproken bronbeleid met stimuleringsmaatregelen ten aanzien van roetfilters, schonere motoren en zwavelvrije diesel. Ook wijzen wij op de in internationaal verband gestarte initiatieven om de emissies in de zeescheepvaart terug te dringen. Zo is in IMO-verband afgesproken dat alle schepen op de Noordzee vanaf 2007 verplicht met laag zwavelige brandstof varen.

Wat betreft de regionale inzet noemen we het – door ons mede ondersteunde – Regionaal Actieprogramma Luchtkwaliteit Rijnmond (RAP) met zo'n 30 maatregelen. Daaronder ook maatregelen waar het HbR het voortouw heeft, zoals modal shift, walstroom voor binnenvaart, ferry's, short-sea en cruiseschepen, demonstratieprojecten e.d. Vanaf 2007 zullen de inspanningen van Rijk en regio gebundeld worden in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Een uitvoeriger beschrijving van het generieke beleid treft u aan in bijgevoegde aparte notitie.

Problematiek PMR

Ondanks de hiervoor beschreven beleidsmaatregelen is naar verwachting in 2020 (en daarna) sprake van enkele overschrijdingslocaties in het Rijnmondgebied. Voor het project PMR is relevant in hoeverre het project op de overschrijdingslocaties de luchtkwaliteit verslechtert. Uit onderzoek (zichtjaar 2020) volgt dat realisatie van PMR in beperkte mate bijdraagt aan de overschrijding van de normen uit het Blk 2005 voor PM10 (24 urenorm) en NO2 (jaargemiddelde). Het gaat dan om een tweetal locaties, namelijk:

- de bestaande Maasvlakte/Hoek van Holland;
- langs de achterlandverbindingen (langs het Hartelkanaal en de A15/A4, en meer specifiek nabij Hoogvliet en Pernis).

Kader voor maatregelen

In samenspraak met de PMR partners (gemeente Rotterdam, provincie Zuid-Holland, Havenbedrijf Rotterdam) is een aantal mogelijke maatregelen in beeld gebracht. Die zijn beoordeeld op basis van kosteneffectiviteit en juridische haalbaarheid. Bij het selecteren van de maatregelen gaat de voorkeur uit naar maatregelen die aangrijpen op de bron (terugdringen van uitstoot van luchtverontreinigende stoffen) en daarmee het generieke beleid versnellen. Het selectieproces heeft geresulteerd in het benoemen van een aantal maatregelen die gezamenlijk de toevoeging van PMR kunnen compenseren. Welke van de maatregelen uit dit pakket daadwerkelijk zullen worden uitgevoerd, wordt nader bepaald in het kader van de bestemmingsplanprocedure.

Maasvlakte/Hoek van Holland

Ten aanzien van de Maasvlakte 1/Hoek van Holland is er blijkens DCMR berekeningen (volgens de GCN methodiek) in 2020 sprake van overschrijdingen van de 24-urenorm voor fijn stof. Een deel van deze overschrijdingen treedt op aan de noordzijde van de Nieuwe Waterweg, in de directe omgeving van Hoek van Holland. De overschrijdingen bij Hoek van Holland zijn minimaal en bevinden zich buiten het woongebied. De overschrijdingen op de Maasvlakte betreffen vooral de eigen terreinen van bedrijven waar het Blk 2005 niet van toepassing is. Daarmee is het overschrijdingsgebied - ten opzichte van het eerder in de SMB gepresenteerde beeld – sterk ingekrompen en betreft het niet langer het woongebied van Hoek van Holland. In de MER bij het bestemmingsplan zal meer in detail worden aangegeven welke omvang en ligging het overschrijdingsgebied heeft.

Uitgaande van het hiervoor genoemde, beperkte overschrijdingsgebied zullen er indien noodzakelijk door DCMR (namens Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland als bevoegd gezag) in het kader van het reguliere vergunningenbeleid maatregelen worden getroffen, die zorgdragen voor een voortgaande ontkoppeling tussen de groei van de bedrijven en de groei van de emissies van de in dit gebied gevestigde op- en overslagbedrijven. De maatregelen resulteren in een dusdanige beperking van de (groei van) emissies van fijn stof dat de toename die MV-2 veroorzaakt, ruimschoots wordt gecompenseerd. Aldus kan worden voldaan aan de geldende normen.

Achterlandverbindingen

In een strook van wisselende breedte langs de achterlandverbinding A15/A4 en de vaarwegen Hartelkanaal/Oude Maas is volgens huidige inzichten in de "autonome" situatie (zonder aanleg MV-2) in 2020 en daarna sprake van een overschrijding van de normen voor PM10 en NO2. De overschrijdingen doen zich vooral voor nabij Hoogvliet en Pernis. De toename van (vracht)verkeer en binnenvaart als gevolg van het gebruik van MV-2 zal - zonder aanvullende maatregelen - een verdere overschrijding van de grenswaarden in deze gebieden tot gevolg hebben. In de MER bij het bestemmingsplan zal gedetailleerder worden vastgesteld welke omvang en ligging het overschrijdingsgebied heeft. Voor de achterlandverbindingen heeft het selectieproces geresulteerd in de hierna beschreven maatregelen ten aanzien van de binnenvaart en het wegverkeer.

Binnenvaart

Voor de binnenvaart geldt het verplicht stellen van schone motoren (emissieniveau fase 2 schepen of equivalent) in het havengebied met ingang van uiterlijk 2025 als hoofdmaatregel. Deze door het HbR te nemen maatregel is structureel en brongericht, levert in het hele vaargebied van de betreffende schepen een bijdrage aan het milieu en legt, zeker bij een geleidelijke invoering, minder druk op de sector. Bovendien sluit de maatregel goed aan bij de reeds bestaande subsidieregeling van VROM (VERS) en initiatieven omtrent het opstellen van een milieukeurmerk binnenvaart. Als ondersteunende maatregel wordt een toeslag op het binnenhavengeld opgelegd voor fase 0 en fase 1 schepen per 2010 met 10%. De opbrengsten hiervan worden ingezet voor de stimulering van schonere motoren, in aansluiting op het lopende subsidieprogramma VERS. De toeslag vervalt zodra schone motoren verplicht worden gesteld in Rotterdam. Om ook al bij de eerste uitgifte van terreinen op Maasvlakte 2 in 2013 te voldoen aan het Blk 2005 wordt een snelheidsreductie voor nader te bepalen categorieën binnenvaartschepen ingevoerd op de Oude Maas (tussen Beerenplaat en de Botlekbrug) en het Hartelkanaal (of delen daarvan). Een dergelijke snelheidsbeperking waarbij gedacht moet worden aan circa 20% levert een effectieve bijdrage aan de emissiebeperking (orde grootte 35%). Deze ondersteunende maatregel kan worden ingetrokken als de voortgang van de maatregel 'schone motoren' volgens verwachting verloopt.

Wegverkeer

In de effectberekeningen van de toekomstige situatie is voor de containersector uitgegaan van een maximale modal split over de weg van 35%. Voorts is rekening gehouden met de autonome ontwikkeling dat nieuwe vrachtauto's vanaf 2008 voldoen aan de Euro 5 eisen van de Europese Unie. Het HbR onderzoekt de mogelijkheid om de inzet van schone

vrachtauto's, in aanvulling op de wettelijke eisen, te regelen bij uitgifte van terreinen aan bedrijven die zich op MV-2 vestigen. Een dergelijke maatregel is aantrekkelijk vanwege het feit dat de schone vrachtauto ook buiten het havengebied rijdt en aldaar minder schadelijke stoffen emitteert.

Om vanaf 2013 een voldoende bijdrage vanuit het wegverkeer aan de aanpak van de luchtverontreiniging door PMR zeker te stellen, zullen de volgende maatregelen worden uitgewerkt en gerealiseerd:

- het toepassen van dynamische snelheidsregulering op de A15 tussen Rozenburg en Vaanplein, en de A4 tussen Beneluxplein en de Beneluxtunnel;²
 - het waar nodig plaatsen van schermen langs verschillende wegvakken van A15 en A4.
- Het plaatsen van schermen achten wij overigens een maatregel die – in de afweging met een brongerichte aanpak - minder wenselijk is. Schermen nemen de oorzaak niet weg, hebben een locatiegebonden effect en zijn niet altijd even goed inpasbaar. Bovendien zijn er aanzienlijke investeringen mee gemoeid. De voorkeur van de PMR partners gaat daarom uit naar een brongerichte aanpak die structurele effecten oplevert.

Effecten

Het effect van de maatregelen in overschrijdingsgebieden is voldoende groot om daarmee - conform de saldobenadering uit het Blk 2005 - de luchtkwaliteit langs de achterlandverbindingen per saldo te verbeteren ten opzichte van de situatie zonder PMR. Op enkele locaties langs de (vaar)wegen kan een geringe verslechtering resteren. Het gaat daarbij om locaties tussen de openbare weg en de private bedrijfsterreinen, dus niet om woongebieden. Het maatregelenpakket zoals hiervoor beschreven, voorkomt dat de realisatie van PMR leidt tot verslechtering van de luchtkwaliteit op woonlocaties. Zie aparte notitie lucht voor een nadere onderbouwing.

Verankering en kosten

Welke van de genoemde maatregelen uit het pakket uiteindelijk zal moeten worden genomen, hangt af van de definitieve inzichten zoals die in het kader van de lopende m.e.r.-procedure zullen worden vastgesteld. Partijen zullen de hiervoor genoemde maatregelen uitwerken en aanvullend daarop ook terugvalopties benoemen voor het geval de maatregelen niet het verwachte effect opleveren. Het uiteindelijke pakket van geselecteerde maatregelen zal worden vastgelegd middels een dit najaar in het kader van de bestemmingsplanprocedure, specifiek voor PMR op te stellen overeenkomst. De overeenkomst is ondersteunend aan de besluitvorming en de juridische toetsing in het kader van de gemeentelijke bestemmingsplanprocedure. Die overeenkomst – zoals aangekondigd in de brief van 3 mei jongstleden – bevat een concrete beschrijving van de te nemen maatregelen, de uitvoering daarvan, de kosten en de kostenallocatie. De betrokken PMR partners committeren zich gezamenlijk via de overeenkomst aan die maatregelen en het beoogde resultaat. Zij nemen elk hun verantwoordelijkheid voor tijdige realisatie van de maatregelen die op hun domein liggen.

² Het traject waarop de dynamische snelheidsregulering wordt toegepast, heeft een gedeeltelijke overlap met de maatregel 'dynamische snelheidsregulering ruit Rotterdam' die opgenomen is in het eerder genoemde RAP.

De kosten van bovenstaand pakket zijn indicatief in beeld gebracht. De maatregelen ten aanzien van de binnenvaart brengen slechts in zeer beperkte mate uitgaven met zich mee (m.n. handhavingkosten maximumsnelheid). Wel slaan er kosten neer in de bedrijfstak. Die worden echter deels gecompenseerd: via de stimuleringsregeling ter vervanging van motoren plus brandstofbesparend effect van het langzamer varen. Ook wat betreft de snelheidsregulering op (delen van) de ruit Rotterdam zijn er geen substantiële kosten. Mocht het noodzakelijk blijken om toch tot het plaatsen van schermen langs de A15 over te gaan, dan vergt dat een forse investering. Deze wordt thans geraamd op circa 100 miljoen euro. De kosten voor maatregelen luchtkwaliteit vormen, zoals eerder aan u gemeld, geen onderdeel van het PMR projectbudget. In het kader van de totstandkoming van eerder genoemde overeenkomst vindt overleg plaats met het HbR over dekking van deze kosten.

3. Planning vervolgproces na afronding PKB procedure

De belangrijkste vervolgbesluiten voor het deelproject Landaanwinning zijn het bestemmingsplan MV-2, de concessie voor de aanleg en de aanpassingen van bestaande bestemmingsplannen (MV-1, Westvoorne) in verband met wijzigende geluidscontouren. Ook gaat het om de vervolgbesluiten in het kader van de natuurcompensatie. De centrale vergunning is in dat kader die op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 (Nbwet).

De besluitvorming over het bestemmingsplan MV-2 en die over de concessie voor de Landaanwinning zijn inhoudelijk nauw met elkaar verbonden door twee milieueffectrapportages: MER bestemming en MER aanleg, die beide onder verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer voor de landaanwinning (HbR) worden opgesteld. Gebleken is dat meer tijd nodig is voor oplevering van volwaardige m.e.r. rapportages die de noodzakelijke vervolgprocedures adequaat ondersteunen. De m.e.r. rapportages zijn naar verwachting in januari 2007 beschikbaar. Dit betekent een verschuiving in de planning van 4 maanden.

De hele planning is onveranderd gericht op oplevering en ingebruikname van de Tweede Maasvlakte – eerste schip aan de kade – in 2013. De procedures voor bestemmingsplan en concessie zullen naar verwachting eerste kwartaal 2007 starten, hetgeen erin zal resulteren dat het bestemmingsplan door de provincie Zuid Holland kan worden goedgekeurd in het najaar van 2008. Op dat moment kan tevens de concessie voor de aanleg worden verleend. Na afhandeling van de eventuele schorsingsverzoeken met betrekking tot het bestemmingsplan door de Raad van State (en in geval van de concessie, de rechtbank) is de start van de aanleg in 2008 nog steeds mogelijk, zij het dat – zoals eerder gemeld – de planning onder grote druk staat. Realisatie van de planning vergt de volle inzet en medewerking van alle PMR partners en veronderstelt dat er geen procedurele of andere tegenslagen zijn. Wij wijzen er in dit verband op dat het bij de ‘start aanleg’ feitelijk een besluit betreft van het HbR en de aannemercombinatie, waarbij ook de seizoensgebondenheid van de uit te voeren werkzaamheden een belangrijke factor is. De PMR partners bewaken de voortgang van de planning en bezien de mogelijkheden om – passend binnen de randvoorwaarden van zorgvuldig en snel - versnellingsopties te vinden en daadwerkelijk te benutten.

Samenvattend ziet de planning op hoofdlijnen er thans als volgt uit:

- Parlementaire behandeling door de Tweede en Eerste Kamer;
 - o instemming met herstelde PKB (november 2006);
 - o in werking treden PKB Deel 4 (december 2006);
- Start realisatie deelprojecten 750 hectare en BRG (eerste kwartaal 2007);
- In procedure brengen van bestemmingsplan voor Maasvlakte 2 (voorzien voor eerste kwartaal 2007):
 - o besluit gemeenteraad Rotterdam over bestemmingsplan (eerste kwartaal 2008);
 - o goedkeuring door Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid Holland;
 - o mogelijkheid van beroep bij Afdeling bestuursrechtspraak Raad van State;
- Aanvraag concessie landaanwinning en Nbwet vergunning door HbR (januari 2007);
 - o verlenen concessie voor de landaanwinning nadat het bestemmingsplan Maasvlakte 2 is goedgekeurd;
 - o eventuele beroepen;
- Verlenen Nbwet vergunning door Minister van LNV (najaar 2007), vervolgens eventueel beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State;
- Start aanleg in 2008 (mits de verschillende procedures, waaronder bestemmingsplan, worden versneld en er geen sprake is van toewijzende rechterlijke uitspraken op schorsingsverzoeken);
- Realisatie van de Tweede Maasvlakte, met de eerste container op de kade, in 2013.

Vanaf 2007 ontvangt u halfjaarlijks een voortgangsrapportage over de uitvoering van PMR. De eerste rapportage, met peildatum 1 januari 2007, ontvangt u in maart 2007.

De met u in eerdere overleggen besproken regie op de samenhang in de procedures en de doorzetkracht heeft inmiddels de volgende resultaten opgeleverd:

- een gemeenschappelijke totaalplanning van alle vervolgbesluiten, inclusief het gezamenlijk identificeren en selecteren van een procedurele routing;
- sluitende aanpak van het vraagstuk luchtkwaliteit, waarbij afspraken zijn gemaakt over het treffen van maatregelen die er bij elkaar voor zorgen dat de vervolgbesluiten tijdig kunnen voldoen aan het Blk 2005;
- gebundelde organisatie van alle inspraakprocedures via het inspraakpunt van VenW, onder begeleiding van een onafhankelijke voorzitter;
- gemeenschappelijke aanpak van zich aandienende vraagstukken zoals het zoeken naar versnellingsmogelijkheden, efficiënte inrichting van procedures (bijv. beoordeling bestemmingsplan door provincie) e.d.

Gevraagd besluit 1: De inspraak op de SMB en Passende Beoordeling en het advies van de Commissie m.e.r. hebben geen inhoudelijke wijzigingen voor de PKB PMR Deel 3 (2006) tot gevolg. De planning van de vervolgbesluiten op de herstelde PKB is in beeld en wordt intensief afgestemd tussen partijen. De Tweede Kamer wordt verzocht in te stemmen met de PKB PMR Deel 3 (2006).

4. Besluitvorming natuurcompensatie zeereservaat

De exacte omvang en inhoud van de te realiseren natuurcompensatie is afhankelijk van de compensatieopgave zoals deze blijkt uit de MER aanleg (inclusief zandwinning). Deze opgave zal in de vergunningaanvraag voor de Natuurbeschermingswet 1998 (Nbwet) een

plaats krijgen. De Nbwet vergunningaanvraag voorziet in de realisatie van compensatie van natuur door het nemen van twee maatregelen:

- Het verlies aan zeenatuur ter plaatse van MV-2, dat wordt gecompenseerd door een zeereservaat in de Voordelta in te stellen;
- Het verlies aan kwaliteit van de duinen van Voorne, dat wordt gecompenseerd door aanleg van duinen voor de kust van Delfland en een zeereep bij Brouwersdam (of op de kust van de landaanwinning).

Op grond van de Nbwet wordt de Voordelta aangewezen als Habitatrictlijngebied door middel van een aanwijzingsbesluit. Voor dit gebied wordt een beheerplan opgesteld. Het zeereservaat neemt in de Voordelta een prominente plaats in en vormt een integraal onderdeel van zowel het aanwijzingsbesluit als het beheersplan. Dit betekent dat zowel de instandhoudingdoelstellingen, opgesteld vanuit Natura 2000 voor de Voordelta, als de compensatie opgave voor het zeereservaat hierin zijn vastgelegd. Het aanwijzingsbesluit vormt de juridische grondslag voor het beheerplan. De tijdige totstandkoming van een aanwijzingsbesluit onder art. 10 van de Nbwet is van belang voor de PMR planning. Eventuele vertraging in de totstandkoming van het aanwijzingsbesluit kan leiden tot vertraging in de totstandkoming van de MV-2.

Op 14 september aanstaande voert uw Kamer een Algemeen Overleg met de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit inzake onder andere de toepassing van de Nbwet en Natura 2000. Uiteraard zal de scope van dat gesprek veel breder zijn dan de Voordelta. Echter, er is direct verband tussen dat overleg en het moment van publicatie van het aanwijzingsbesluit Voordelta. Wij zullen u spoedig na 14 september informeren over de consequenties daarvan voor PMR.

5. Planschade en nadeelcompensatie

Zoals eerder met uw Kamer besproken is van belang dat eventuele onevenredige schade als gevolg van de realisatie van PMR op zorgvuldige wijze wordt gecompenseerd. Gedacht kan worden aan schade als gevolg van de instelling van het zeereservaat bij de visserij en in de toeristisch-recreatieve sector. Ten aanzien van de visserij heeft u eerder met de motie Buijs uitgesproken dat er een schaderegeling hiervoor moet komen. Nadien is - zoals wij u tussentijds hebben laten weten - meerdere keren gesproken met het Productschap Vis dat aandringt op een aparte schaderegeling. Teneinde de schadeafhandeling van de visserijsector en andere belanghebbenden zoveel mogelijk te stroomlijnen, zijn wij voornemens om te komen tot een specifieke procedurele regeling voor PMR. Zodoende kan een gecombineerde behandeling van de afzonderlijke nadeelcompensatieclaims en planschadeclaims plaatsvinden. De procedurele regeling zal zodanig worden opgezet dat deze in overeenstemming is met de bestaande wettelijke regelingen. Vervolgens kan afhandeling plaatsvinden via 1 loket door middel van een zogeheten schadebureau dat de claim voorlegt aan een vaste, door betrokken bevoegde gezagen in te stellen, schadecommissie. De komende maanden zullen deze contouren van de schaderegeling en -uitvoering nader worden ingevuld.

6. Bestuursakkoord en Uitwerkingsovereenkomsten (incl. Basisrapportage en rapport Auditdiensten)

Aanpassingen Bestuursakkoord en Uitwerkingsovereenkomsten (UWO's)

Op 10 november 2005 heeft uw Kamer zich positief uitgesproken over de afspraken zoals vastgelegd in het Bestuursakkoord en de UWO's (afgesloten onder het voorbehoud van een goedkeurende notificatiebeschikking door de Europese Commissie). Daarbij is afgesproken het definitieve besluit in samenhang met de besluitvorming over de herstelde PKB te nemen. Definitieve instemming met Bestuursakkoord en de UWO's is dan ook aangehouden tot dit moment. Naar aanleiding van de gewijzigde PKB herstelroute is gekeken wat hiervan de mogelijke consequenties zijn voor de UWO's. Conclusie is dat er geen additionele financiële en juridische gevolgen zijn voor het Rijk. Er zijn ook geen veranderingen in de taak- en verantwoordelijkheidsverdeling tussen partijen in de uitvoering van de deelprojecten. Wel is in een bepaald aantal gevallen de verantwoordelijkheid van een partij ten aanzien van de planologische procedures anders komen te liggen. De concrete wijzigingen zijn vooral van tekstuele aard dan wel betreffen een actualisering. Ze zijn vastgelegd in aparte brieven en een Addendum voor het deelproject 750 hectare.

Basisrapportage en rapport departementale auditdiensten (DAD)

Met instemming van de PKB, Bestuursakkoord en Uitwerkingsovereenkomsten en bespreking van de Basisrapportage is conform de Procedureregeling Grote Projecten het moment waarop het project overgaat van de uitwerkingsfase naar de uitvoeringsfase. De Basisrapportage vormt de formele start van de reeks voortgangsrapportages aan uw Kamer tijdens de uitvoeringsfase. De Basisrapportage is opgesteld met in achtname van de Regeling Grote Projecten, het Beheersmodel Grote Projecten en het specifieke karakter van dit project.

In de Basisrapportage is beschreven hoe het project is verlopen, langs welke lijnen het project vanuit rijkszijde zal worden gerealiseerd en op welke wijze vanaf 2007 halfjaarlijks aan uw Kamer zal worden gerapporteerd over de voortgang van de deelprojecten en specifiek over de rijksverantwoordelijkheden.

Bij de Basisrapportage is door departementale auditdiensten van VenW en LNV een gezamenlijke (joint) audit uitgevoerd. De belangrijkste conclusies daaruit zijn hierna weergegeven. De auditdiensten zijn van oordeel dat:

- tot een duidelijke en eenduidige verdeling van de taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden tussen het Rijk en de andere partijen is gekomen;
- bij PMR sprake is van een operationeel risicomanagementsysteem. De deelprojectspecifieke rijksrisico's voor de direct bij het project betrokken ministeries worden door de betreffende ministeries gemanaged. De wijze waarop het risicomanagement bij LNV en VROM is vormgegeven, sluit aan op de fase waarin het project zich bevindt en de beperkte dynamiek van de deelprojecten 750 hectare en BRG (Bestaand Rotterdams Gebied);
- op basis van de beschikbare informatie en onder voorbehoud van een toereikende projectbeheersing in de toekomst, er geen aanleiding is om te veronderstellen dat de begrootte post onvoorzien niet toereikend zou zijn.

De DAD wijst erop dat voor een goed begrip van deze conclusies het noodzakelijk is dat u kennisneemt van het integrale rapport.

Gevraagd besluit 2: Geen materiële wijzigingen in Bestuursakkoord en Uitwerkingsovereenkomsten als gevolg van aanpassing PKB herstelroute. Het afsprakenpakket dat er ligt, biedt voldoende zekerheid om een besluit te nemen over de financiering en de uitvoering. De Tweede Kamer wordt gevraagd in te stemmen met Bestuursakkoord en UWO's en daarmee met de overgang naar de uitvoeringsfase.

7. Tot slot

Parlementaire behandeling van de herstelde PKB betekent dat een belangrijke fase in het project PMR wordt afgesloten. Het Rijk heeft daarmee de voorwaarden geschapen op basis waarvan de PMR partners op verantwoorde wijze verder kunnen werken aan de voortgang van de procedures en start van de realisatie.

In de bijlage bij deze brief treft u een beknopte weergave van de stand van zaken van de deelprojecten. Bij deze brief behoort tevens een pakket bestaande uit de volgende documenten:

- Notitie van Bevindingen;
- Notitie luchtkwaliteit;
- Aanpassingen op de UWO's:
 - o Brief VenW aan HbR inzake UWO Landaanwinning;
 - o Brief VenW aan gemeente Rotterdam inzake UWO Landaanwinning;
 - o Brief VenW aan gemeente Rotterdam inzake UWO BRG;
 - o Addendum op UWO 750 hectare;
- Basisrapportage (peildatum 1 september 2006);
- Rapport departementale auditdiensten VenW en LNV.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs

DE MINISTER VAN VOLKSHUISVESTING, RUIMTELIJKE ORDENING EN MILIEUBEHEER,

Sybilla M. Dekker

Bijlage: Stand van zaken deelprojecten

1. Landaanwinning

Open beoordelingsprocedure Tweede Maasvlakte

Veertien bedrijven, waaronder alle grote internationale container terminaloperators en containerrederijen, hebben zich in 2005 gemeld in de tenderprocedure voor vestiging op MV2. In december 2005 is een 'request for proposal' naar 14 kandidaten verstuurd die verklaard hadden serieuze interesse te hebben in vestiging op MV 2. In reactie hierop heeft het HbR eind juni zes biedingen ontvangen (een aantal van de 14 heeft intussen consortia gevormd). Biedingen worden beoordeeld op 4 criteria: financieel, marketing & strategie, duurzaamheid en techniek. Bij de selectie wordt derhalve niet alleen gelet op financieel rendement maar ook op milieucomponenten. Daarbij wordt verder gekeken dan de terminal zelf: vooral verkeersbewegingen die de komst van de containerterminal met zich meebrengt, worden meegewogen. De resultaten van de eerste biedingen zijn bemoedigend. Overleg met de partijen over hun bieding vindt plaats. Eind september 2006 moeten ze een definitieve bieding doen, waarna met enkele bedrijven of consortia onderhandelingen zullen plaats vinden. Het HbR verwacht deze medio 2007 af te ronden. Overigens heeft in juni 2006 het Havenbedrijf (voor een ander gedeelte van MV2 dan waarvoor de tenderprocedure loopt) een overeenkomst afgesloten met APM Terminals (onderdeel van het Deense AP Möller - Maersk) voor uitgifte van een containerterminal op Maasvlakte 2. APM Terminals is 3^e op de wereldranglijst van containerstuwadoors.

Aanbesteding Tweede Maasvlakte stand van zaken augustus 2006.

Zomer 2005 is het Havenbedrijf op zoek gegaan naar partijen die het eerste contract voor de aanleg kunnen uitvoeren. Aanleg van MV2 wordt aanbesteed in een zogenoemd "design & construct" contract dat zowel ontwerp- als aanlegwerkzaamheden omvat. Wat betreft de omvang zijn er twee varianten: een basisoplossing en een totaaloplossing. De eerste variant omvat de bouw van de harde zeewering (dijk), het doorgraven van de huidige zeewering van Maasvlakte 1 ter hoogte van de Yangtzehaven, de aanleg van de zachte zeewering (kunstmatige duinen) en het opspuiten van Maasvlakte 2 zelf. De uitgebreide variant omvat ook aanleg van de openbare infrastructuur (zo'n 10 kilometer auto- en spoorwegen), bouw van de eerste kademuren (ca. 1000 meter) en onderhoud van de zeewering. Het HbR laat de vraag of ze alleen de basisscope of het totaalpakket gunt aan een van de twee consortia, afhangen van de prijs waarmee deze komen. Twee consortia van bagger- en bouwbedrijven hebben zich gekwalificeerd voor aanleg van Maasvlakte 2 : het Nederlandse Boskalis - Van Oord en de Belgische groep Dredging International - Jan de Nul. Beiden zijn zeer geschikt om de landaanwinning uit te voeren. Het HbR heeft begin juli 2006 de financiële biedingen van beide consortia ontvangen en beoordeelt deze nu. Na onderhandelingen moet in de loop van 2007 het eerste contract met een van de consortia getekend kunnen worden.

Notificatie

De notificatie is officieel op 3 februari 2006 door de Europese Commissie in behandeling genomen. Inmiddels heeft de Europese Commissie schriftelijke vragen gesteld en is nader overleg met hen geweest. De Commissie lijkt tevreden te zijn over de tot nu toe verkregen

antwoorden. In een omvangrijk dossier als PMR leert de ervaring dat een notificatieprocedure in ieder geval een jaar duurt.

2. Natuurcompensatie

Bij de totstandkoming van de oorspronkelijke PKB heeft de Europese Commissie in haar advies (24 april 2003) aangegeven dat de voorgelegde landaanwinning kan worden uitgevoerd om dwingende redenen van groot openbaar belang, op voorwaarde dat alle noodzakelijke compensatiemaatregelen om een algehele bescherming van de samenhang van Natura 2000 te verzekeren, tijdig worden genomen. Inmiddels is door voortschrijdend inzicht in het projectenspoor geconstateerd dat de benodigde natuurcompensatie beperkter in omvang en aard is dan destijds ingeschat. Daarnaast is de beoogde uitvoeringswijze op punten gewijzigd (ongefaseerde aanleg lijkt mogelijk). In het vervolgetraject zal het meest recente ontwerp en de uitvoeringswijze (inclusief compenserende maatregelen) in het kader van de vergunningverlening op grond van de Nbwet 1998 opnieuw aan de Europese Commissie worden voorgelegd. Artikel 19g lid 3 sub b van de Natuurbeschermingswet 1998 voorziet er namelijk in dat voor activiteiten die een aangewezen gebied betreffen, waarin een prioritair type habitat of een prioritaire soort voorkomt, bij ontstentenis van alternatieve oplossingen om dwingende redenen van groot openbaar belang slechts vergund kunnen worden na advies van de Europese Commissie. Dit advies wordt gevraagd door de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit.

Consequenties vervolgbesluiten natuurcompensatie

De opstelling van de maatregelen in het beheersplan Voordelta (inclusief zeereservaat) vereist een intensieve afstemming met de bestuurlijke partners en maatschappelijke organisaties in de regio. Het doel van dit overleg is te informeren, instemming te verkrijgen en draagvlak te vinden. Dit overleg heeft zich in het afgelopen jaar voltrokken op vele verschillende fronten:

- Overleg met de besluitvormende organisaties: de twee betrokken departementen (VenW en LNV) met de provincies Zuid-Holland en Zeeland
- Consulterend en informerend bestuurlijk overleg met de betrokken gemeenten, waterschappen, recreatieschappen en het Productschap Vis. Onderwerp van het overleg met deze partners betrof in de meeste gevallen de informatievoorziening over de inhoud en de procedures rond de instelling van het zeereservaat en de voorgenomen maatregelen ten aanzien van recreatie en visserij.
- Consulterend en informerend overleg met maatschappelijke organisaties. Doel van het overleg met de maatschappelijke organisatie was om te komen tot een pakket van maatregelen dat voldoet aan de juridische eisen t.a.v. compensatie en met voldoende evenwicht tussen de ecologische belangen en de economische belangen. Tevens is in deze overleggen de gebiedskennis van betrokkenen gebruikt om het maatregelenpakket te optimaliseren.

Om zorgvuldig om te gaan met de belangen binnen het gebied vindt ten eerste een zorgvuldige toets plaats naar de noodzaak van het nemen van de voorgestelde maatregelen. Daarnaast zijn studies uitgevoerd naar de (mogelijke) economische effecten van de te nemen maatregelen. Daaruit komt naar voren dat er in het gebied sprake kan

zijn van een verlies van bestedingen in de toeristisch-recreatieve sector. Het Kabinet erkent de mogelijkheid van een dergelijk negatief effect maar wijst erop dat bij de inrichting van het beheerregiem wordt gewerkt met een minimale variant die zoveel als mogelijk het bestaande gebruik ontziet. Zo zal normaal strandgebruik mogelijk blijven (zwemmen, zonnen, paardrijden). Voorts wordt opgemerkt dat positieve effecten van de komst van het zeereservaat – denk aan georganiseerd bezoek aan delen van het gebied - niet is meegewogen. Als belanghebbenden getroffen worden door causaal gerelateerde, objectief vaststelbare schade, dan kan men uiteraard aanspraak maken op de wettelijke regelingen voor planschade en nadeelcompensatie.

Besluitvorming Duincompensatie en Zeereep

De compensatie van de effecten op de duinen zal plaatsvinden voor de Delflandse kust. De uitvoering van dit project is gekoppeld aan het versterking van het duin ter plaatse als onderdeel van het project Zwakke Schakels Nederlandse Kust. Koppeling is noodzakelijk omdat zeewaartse verbreding gekozen is als voorkeursalternatief voor de versterking van de kust tussen Hoek van Holland en Kijkduin. Naast deze kustversterking wordt er nog 35 hectare aanvullend duinlandschap aangelegd als compensatie van de effecten van de Tweede Maasvlakte. De koppeling tussen deze projecten is gericht op de voordelen die ontstaan, doordat in één ontwerp beide plannen uitgewerkt worden. Kustversterking en natuurcompensatie blijven echter 2 verschillende projecten met afzonderlijke procedures.

In de Passende Beoordeling bij de PKB PMR (2006) is aangegeven dat mogelijk een negatief effect op het habitatype zeereep valt te verwachten. In de PKB is daarom een beslissing van wezenlijk belang genomen waarbij het mogelijk wordt gemaakt om deze negatieve effecten te compenseren bij de Brouwersdam en op de kust van de landaanwinning.

3. 750 hectare natuur- en recreatiegebied

Midden-IJsselmonde

De Tweede Kamer heeft in voorgaande overleggen aangedrongen op snelle duidelijkheid voor Midden-IJsselmonde. De provincie Zuid-Holland (PZH), als verantwoordelijk uitvoerder voor dat gebied, heeft inmiddels eerste stappen gezet in de gedachtevorming over het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief (hoe ziet het gebied er in 2020 uit). Aan de hand van interviews en workshops zijn de wensen van betrokken partijen gehoord. Genoemd perspectief is in september 2006 gereed en vormt de opstap naar de uitvoeringsfase waarin uitwerking plaatsvindt. PZH en de gemeente Albrandswaard zetten zich samen in om de uitvoeringsfase op zorgvuldige wijze tot stand te brengen.

De grondverwerving kan volgens planning in 2007 starten. Tussen VenW en PZH zijn er afspraken gemaakt over het eerder ter beschikking stellen van de afgesproken bijdragen, uiteraard na parlementaire instemming met de PKB en de definitieve 'go' op Bestuursakkoord en UWV's. Het versneld beschikbaar stellen van middelen bij aanvang van het project staat borg voor het snel starten van het project met de grondverwerving.

Noordrand en Groene Verbinding.

Zowel in de Schiezone als in de Schiebroekse- en Zuidpolder worden op dit moment gewerkt aan een masterplan voor inrichting van beide plangebieden. In navolging van het LEI onderzoek en de afspraken in de PKB zullen bewoners, bedrijven en andere belanghebbenden bij deze planvorming betrokken worden. Het is voor alle betrokkenen van belang dat er spoedig duidelijkheid komt over de ontwikkeling en toekomst van deze gebieden. Met het masterplan en de daarop volgende planologische procedures wordt daar een belangrijke stap in gemaakt.

De Stadsregio Rotterdam heeft voor de Groene Verbinding het voorkeustracé nader uitgewerkt in een programma van eisen en een beeldenboek. De voorbereidingen voor het maken van een architectonisch ontwerp voor de Groene Verbinding zijn gestart.

4. Bestaand Rotterdams Gebied

Een aantal BRG-projecten is inmiddels gestart door middel van voorfinanciering en voor risico van de gemeente Rotterdam. Het betreft hier voorfinanciering van een aantal rivierparken (Delfshaven, Pernis, Charlois) en drie gebiedsgerichte projecten (Westvoorne, Goedereede en Hoek van Holland). Ook andere projecten - die financiering buiten BRG bijdragen om ontvangen – zijn gestart. Het project Landtong Rozenburg is reeds in de uitvoering. Het Warmtebedrijf, het Oostvoornsemeer en geluidsscherm Vlaardingen Westwijk starten naar verwachting dit jaar met de uitvoering. Gegeven het feit dat voor BRG geen concrete beleidsbeslissingen in de PKB waren opgenomen en dat het project voortvarend is gestart met voorfinanciering door de gemeente heeft het Rijk met de gemeente Rotterdam de afspraak gemaakt dat zo spoedig mogelijk na instemming van het parlement op het Bestuursakkoord en UWO's na 1 januari 2007 de rijks gelden van 2006 en 2007 aan de gemeente worden overgemaakt.