

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

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

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum

Bijlage(n)

4 juni 2007

-

Ons kenmerk

Uw kenmerk

DGTL/PMR/07/8502/d39410

Onderwerp

Project Mainportontwikkeling Rotterdam: kamervragen

Geachte voorzitter,

Naar aanleiding van het krantenartikel "Nieuwe haven wacht nog flinke hobbel" (Algemeen Dagblad, 3 mei 2007) heeft mevrouw Van Gennip vragen gesteld. Hierbij treft u de antwoorden aan.

1. Kent u het artikel "Nieuwe haven wacht nog flinke hobbel"? (Algemeen Dagblad, 3 mei 2007)

1. Ja.

2. Bent u ervan overtuigd dat de aanleg van de Tweede Maasvlakte van groot belang is voor de economische groei van de regio en voor de positie van Nederland als toegangspoort tot Europa?

2. Jazeker. Deze overtuiging heeft het kabinet in de PKB PMR onderbouwd. In de PKB kiest het kabinet voor de versterking van de mainport met de aanleg van Maasvlakte 2 en intensivering van Bestaand Rotterdams Gebied. Tweede en Eerste Kamer hebben deze keuze in de PKB PMR eind 2006 onderschreven.

Zoals in de PKB PMR aangegeven ziet het kabinet de aanleg van de Tweede Maasvlakte als een unieke kans om Rotterdam verder te laten uitgroeien tot de

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

Noordwest Europese hub met deepsea-faciliteiten en daarmee een groeiend marktaandeel en een grotere aantrekkingskracht als vestigingsplaats.

3. Herkent u genoemde luchtkwaliteitsproblemen? Deelt u de zorgen over een mogelijke vertraging van de aanleg? Zo ja, welke mogelijkheden ziet u om extra maatregelen te nemen of te versnellen? Zo neen, waarom niet?
3. De genoemde luchtkwaliteitsproblemen zijn onderkend en zijn in de milieustudies voor de aanleg en het gebruik van de Maasvlakte 2 diepgaand onderzocht.

Het artikel in het Algemeen Dagblad geeft correct weer dat de aanleg van Maasvlakte 2 pas kan starten als de nodige procedures zijn doorlopen. Zoals ook in het Eerste Voortgangsrapport PMR (april 2007) aan uw Kamer is gemeld kent de planning risico's als gevolg van de complexiteit en onderlinge samenhang van de procedures. Ten aanzien van het luchtdossier zijn de inspanningen van betrokken partijen niet primair gericht op een versnelling van de procedures, maar op de kwaliteit van de besluitvorming. Een goed onderbouwd plan biedt immers de meeste zekerheid over een zo snel mogelijk doorlopen van de noodzakelijke procedures.

Voor het onderwerp luchtkwaliteit zijn vooral het bestemmingsplan Maasvlakte 2 en het bijbehorende Milieueffectrapport (MER – Bestemming) van belang. Naar mijn mening legt het uitgevoerde milieueffectonderzoek een gedegen basis onder de beleidskeuzen die de gemeente Rotterdam in het bestemmingsplan Maasvlakte 2 maakt. Rijk, gemeente Rotterdam en Havenbedrijf Rotterdam bereiden thans diverse maatregelen voor die er samen voor moeten zorgen dat het besluit over Maasvlakte 2 voldoet aan de regels van het Besluit luchtkwaliteit. Deze maatregelen zullen worden opgenomen in het bestemmingsplan. De uitvoering wordt geborgd in een Overeenkomst Luchtkwaliteit tussen de drie genoemde partijen. De gemeente Rotterdam blijft overigens uiteindelijk verantwoordelijk voor het voldoen aan en handhaven van de in het bestemmingsplan gestelde eisen.

Conform de planning zullen de verantwoordelijke overheden de inbreng van maatschappelijke partijen, in de vorm van inspraak bij het voorontwerp bestemmingsplan Maasvlakte 2, zienswijzen bij het ontwerp bestemmingsplan en bedenkingen bij het vastgestelde plan, benutten om, binnen de context van de PKB PMR én het Besluit luchtkwaliteit, aan mogelijke maatschappelijke bezwaren tegemoet te komen.

4. Ziet u een verloop van havengerelateerde activiteiten van de haven van Rotterdam, naar Antwerpen of Hamburg? In hoeverre zijn investeerders bereid zich te committeren aan projecten van de Tweede Maasvlakte? Op welke manier kunnen ondernemers en investeerders worden betrokken bij de problematiek van de luchtkwaliteit en bij een eventuele versnelling van de aanleg?

4. Tussen 1993 en 2005 is het marktaandeel van Rotterdam in de Hamburg – Le Havre range gedaald van ruim 39 % naar bijna 35 %. De aanleg van Maasvlakte 2 is bedoeld om deze ontwikkeling te keren. Marktpartijen zijn bereid daaraan bij te dragen. Dat blijkt uit de belangstelling voor vestiging op de Maasvlakte 2. HbR heeft aangegeven dat inmiddels al twee contracten voor de realisatie van een containerterminal met marktpartijen zijn ondertekend en een derde deze zomer volgt. Dat betekent dat circa 6 jaar voor de in gebruik name van Maasvlakte 2 al ruim 400 hectare voor containers is uitgegeven. Klanten tonen daarmee hun commitment en investeringsbereidheid.

De ondernemers die zich gaan vestigen op Maasvlakte 2 leveren een bijdrage aan het beperken van de luchtproblematiek. Het Havenbedrijf Rotterdam heeft aangegeven dat zij de contracten voor de uitgifte beoordeelt mede op maatregelen om de modal-split tussen water-, weg-, leiding- en railvervoer te beïnvloeden en op maatregelen die bedrijven zullen nemen voor duurzaam gebruik van de terreinen. Het Havenbedrijf legt contractueel vast dat de containerterminals op termijn niet meer dan 35% van de containers over de weg afvoeren. Ondernemers hebben verder weinig invloed op een eventuele versnelling van de aanleg.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Camiel Eurlings