

Vergaderjaar 1997–1998

24 691

## Ruimtetekort in mainport Rotterdam

Nr. 10

### VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 26 augustus 1998

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft op 16 juni 1998 overleg gevoerd met minister Jorritsma-Lebbink van Verkeer en Waterstaat over **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat, d.d. 28 mei 1998, inzake de startnotitie PKB+/MER mainportontwikkeling Rotterdam.**

Van het gevoerde overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

### Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Feenstra** (PvdA) schetste de procedure die is voorafgegaan aan de totstandkoming van de startnotitie. Hij gaf aan de startnotitie te beoordelen op de nevensgeschiktheid van de mainportontwikkeling en de leefbaarheid en op het kader waarbinnen de alternatieven gelijkwaardig en evenwichtig worden uitgewerkt.

Hij was er tevreden over dat de regelmatige beoordeling van het PMR nu daadwerkelijk een feit is. Een regelmatige evaluatie door de Kamer zal de afronding van het project per saldo versnellen.

Hij ging akkoord met de in de startnotitie geformuleerde nevensgeschikte doelstellingen. Gezien de opmerkingen in de startnotitie over het benodigde areaal en de mogelijkheden voor uitbreiding binnen de regio, ligt het voor de hand om de betrokken provincies niet alleen in ambtelijke en technisch-ondersteunende zin, maar ook in bestuurlijke zin deel te laten nemen aan de PMR-organisatie. Hierbij valt met name te denken aan Zeeland. Welke rol speelt de Nationale havenraad in dezen?

De verhouding tussen publieke en private financiering is bij dit project buitengewoon complex. Private bijdragen waren voor de heer Feenstra in ieder geval een conditio sine qua non voor het PMR; een volledig publiekgefinancierde PMR-variant vond hij ondenkbaar. In de startnotitie staat dat private partijen vroegtijdig bij de formulering van oplossingsrichtingen in de planfase worden betrokken. Wanneer vindt dit precies plaats en welke partijen worden bedoeld? Wanneer spreekt de stuurgroep zich hierover uit en wie regisseert het geheel? Is de organisatie van het Gemeentelijk havenbedrijf hierbij een issue? De heer Feenstra vroeg of de Kamer hierover nog apart kan worden geïnformeerd.

De mainportontwikkeling vindt, ruimtelijk gezien, plaats achter de files. In

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), Van den Berg (SGP), Reitsma (CDA), Biesheuvel (CDA), fgd. voorzitter, Rosenmöller (GroenLinks), Van Gijzel (PvdA), Valk (PvdA), Leers (CDA), Van Heemst (PvdA), Feenstra (PvdA), Verbugt (VVD), Stellingwerf (RPF), Crone (PvdA), Van Zuijlen (PvdA), Van Boxtel (D66), Hofstra (VVD), De Boer (PvdA), Van der Knaap (CDA), Ravestein (D66), Van der Steenhoven (GroenLinks), Niederer (VVD), Nicolai (VVD), Van Bommel (SP) en Eurlings (CDA).  
Plv. leden: Te Veldhuis (VVD), Scheltema-de Nie (D66), Meijer (CDA), Stroeken (CDA), Van Gent (GroenLinks), Duijkers (PvdA), Van der Ploeg (PvdA), Atsma (CDA), Koenders (PvdA), Duivesteyn (PvdA), Remkes (VVD), Schutte (GPV), Bos (PvdA), Spoelman (PvdA), Ter Veer (D66), Kamp (VVD), Belinfante (PvdA), Buijs (CDA), Giskes (D66), Vos (GroenLinks), Weekers (VVD), Klein Molekamp (VVD), Poppe (SP) en Dankers (CDA).

de verdere uitwerking van de PKB mogen daarom gedurfde en taakstellende oplossingen voor rail-, water- en buisleidingen worden verwacht. In de notitie zijn een aantal milieuambities geformuleerd, maar is onvoldoende aandacht besteed aan de beperking van de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Het is onjuist om de uitbreiding van de Maasvlakte te beschouwen als een mogelijkheid om 750 ha natuur- en recreatiegebied te realiseren. Deze 750 ha waren immers al een zelfstandig onderdeel van het ROM-Rijnmondproject en als zodanig dus niet gekoppeld aan de feitelijke uitbreiding. Voor de helderheid: het gaat om 750 ha natuur plus een areaal ter compensatie, niet om 750 ha natuur als compensatie. In de notitie is sprake van de ontwikkelde natuur- en recreatievisie van organisaties als het Gemeentelijk havenbedrijf, Natuurmonumenten, het Zuidhollands landschap en de ANWB. Is dit stuk de Kamer bekend? Wordt hierin uitgegaan van natuurontwikkeling in geheel Zuidwest-Nederland? Zijn de Noordzee, de Voordelta en het Voornes Duin en de duinen van Goeree, als onderdelen van de ecologische hoofdstructuur (EHS), aangewezen als speciale beschermingszones in het kader van de vogelrichtlijn en de habitatrichtlijn? Zo ja, dan zal in de PKB goed moeten worden beargumenteerd waarom een zwaarwegend maatschappelijk belang landwinning in deze gebieden rechtvaardigt.

Tot slot vroeg de heer Feenstra een reactie van de minister op de kanttekeningen die in het rapport «Kiezen of delen» zijn gezet bij de discussie over de Maasvlakte. Hij constateerde dat de Maasvlakte deel uitmaakt van de TNLI-discussie. Hierover bestaan echter nog vele onzekerheden. Om onnodige ongerustheid bij bewoners in de regio te voorkomen, zou het een goede zaak zijn als de verantwoordelijke personen, zowel ministers als Kamerleden, al te stellige uitlatingen hierover vermijden.

De heer **Van der Knaap** (CDA) was zeer te spreken over de startnotitie. Eigenlijk vond hij het overleg overbodig, aangezien op dit moment niet de Kamer aan zet is, maar burgers en maatschappelijke organisaties die van hun inspraakrecht gebruik kunnen maken. Hij stond volledig achter de dubbele doelstelling van het kabinet, namelijk uitbreiding van de Maasvlakte en gelijktijdige verbetering van de leefomgeving in de Rijnmond en hij was van mening dat deze ook tot haar recht komt in de procedure van de PKB.

Hij vroeg zich af of de drie geformuleerde oplossingsrichtingen, namelijk optimale benutting van de bestaande haven- en industrieterreinen in het Rotterdamse havengebied, benutting van de bestaande en voorziene haven- en industrieterreinen in Zuidwest-Nederland (Vlissingen, Terneuzen en Moerdijk) en landaanwinning voor een nieuw haven- en industriegebied in de vorm van de uitbreiding van de Maasvlakte, wel zo gelijkwaardig en evenwichtig kunnen worden uitgewerkt als de motie-Feenstra beoogt. Zo is het niet te verwachten dat bedrijven met groot-schalige containeroverslag en de chemische industrie zich buiten de Rijnmond willen vestigen, niet in de laatste plaats omdat zij baat hebben bij de daar aanwezige infrastructuur en toeleveringsbedrijven. De inbreidingsoptie lijkt aantrekkelijk, maar levert weinig of geen ruimte aan diepzeewater op. Liever zou de heer Van der Knaap zien dat de drie oplossingsrichtingen in samenhang worden uitgewerkt in plaats van los van elkaar. Wellicht doen de drie oplossingsrichtingen gezamenlijk meer recht aan de dubbele doelstelling en leveren zij een beter eindresultaat op dan de keuze voor slechts een van de oplossingsrichtingen.

Waarschijnlijk is de PMR-procedure pas afgerond in 2001. Bestaan er aanwijzingen dat de gemeente Rotterdam hierdoor in problemen komt bij het verwerken van bepaalde havenactiviteiten? In ieder geval moet worden voorkomen dat de procedure onnodig wordt verlengd, zoals het geval is met de luchthavenproblematiek. Kan die overigens niet buiten dit besluitvormingsproces worden gehouden?

Omdat het nadrukkelijk de bedoeling is om ook ruimte te vinden buiten de regio Rotterdam, vroeg de heer Van der Knaap ten slotte of bij de samenstelling van de stuurgroep rekening is gehouden met een afvaardiging uit andere provincies.

Mevrouw **Ravestein** (D66) vond dit overleg eigenlijk overbodig, omdat de Kamer inmiddels heeft ingestemd met de uitkomsten van de nut-en-noodzaakdiscussie en de te volgen procedure. Nu is de tijd aangebroken voor inspraak.

De startnotitie beantwoordt prima aan de motie-Feenstra. Mevrouw Ravestein vond het belangrijk dat natuurontwikkeling nadrukkelijk de aandacht krijgt. Aan inbreiding wordt echter te weinig aandacht besteed. Wordt bij de voornemens rond inbreiding alleen de nieuwe ruimte bedoeld of ook de reeds bestaande ruimte?

Verder vroeg mevrouw Ravestein of in de PKB aandacht wordt besteed aan een kosten-batenanalyse in bredere, maatschappelijke zin. Het verdient immers aanbeveling om reeds vanaf het begin niet alleen de kosten van een alternatieve benutting van bestaande haventerreinen duidelijk in kaart te brengen, maar juist ook de voor de leefomgeving gunstige effecten.

Zij was voorstander van de aanleg van een tweede Maasvlakte, maar vond wel dat de benodigde procedures moeten worden doorlopen. De dubbele doelstelling stond voor haar centraal. Natuurontwikkeling ter compensatie is een absolute voorwaarde.

De heer **Van den Berg** (SGP) sprak mede namens de RPF-fractie. Hij was er ook na het uitbrengen van de startnotitie niet van overtuigd dat de tijd rijp is voor de start van de ruimtelijke procedure die nu aan de orde is. Immers, achter het project liggen een aantal vooronderstellingen die nog nadere uitwerking behoeven, zoals de nog steeds onzekere ruimtebehoefte en de kwestie van het economisch nut. Vindt er, wat dit laatste betreft, eigenlijk wel een verkenning plaats van de totale kosten en baten van eventuele alternatieve bestedingen van de investeringen die met het PMR zijn gemoeid?

De heer Van den Berg had de indruk dat niet alle opties op een gelijkwaardige wijze worden behandeld. Zo komt inbreiding als alternatief in de stukken niet voldoende uit de verf. Ook vroeg hij zich af of varianten van landaanwinning van minder dan 1 000 ha nog steeds een serieuze optie vormen. Aangezien het zoekgebied is uitgebreid tot gebieden in Zeeland, verdient het aanbeveling om een vertegenwoordiger van Zuidwest-Nederland een plaats in de stuurgroep te geven. De aanleg van een vrachtluchthaven hoort in een TNLI-discussie thuis. Het is onverstandig het PMR daarmee te belasten.

Over de strekking van de dubbele doelstelling in de motie-Feenstra is duidelijkheid nodig. Moeten de 750 ha extra natuur ook bij andere oplossingsrichtingen worden gerealiseerd of alleen bij uitbreiding van de Maasvlakte? Geldt de dubbele doelstelling ook voor Zuidwest-Nederland? Op voorhand had de heer Van den Berg geen bezwaar tegen landaanwinning en de beïnvloeding van de kustlijn die daarmee gepaard gaat. Omdat in de startnotitie echter geen expliciete aandacht wordt besteed aan waterstaatkundige veiligheidsaspecten, vroeg hij of deze zaken serieus worden meegewogen bij de zeewaartse strategie. Ook vroeg hij zich af of er voldoende aandacht is voor de visserijbelangen in de regio. Worden deze belangen voldoende meegewogen?

In de startnotitie staat dat de consequenties van het PMR in relatie tot de habitatrichtlijn nog moeten worden onderzocht. Dit is vreemd, want het is zeer wel denkbaar dat dit van invloed is op uiteindelijke keuzes. Ook is het wenselijk dat voor elke oplossingsrichting een meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) wordt onderzocht, zodat de verschillende opties onderling beter vergelijkbaar zijn.

Uitgangspunt van de startnotitie is dat het gebied voor alle vervoersmodaliteiten even goed bereikbaar is. Gezien het beleid inzake modal shift, ligt het echter voor de hand om rail en water een hogere prioriteit te geven dan het wegvervoer. Krijgt de ondergrondse logistiek, bijvoorbeeld de aanleg van buisleidingen, voldoende aandacht?

De heer **Van Bommel** (SP) zag weinig heil in uitbreiding van de Maasvlakte. Hij vond dat bij het PMR het accent moet liggen op een optimalisering van het gebruik van de reeds bestaande ruimte. Het prijsbeleid, bijvoorbeeld het verhogen van de erfpachtprijs, zou een effectiever gebruik van de reeds beschikbare ruimte kunnen bevorderen. Ook toekomstige technologische ontwikkelingen kunnen leiden tot een intensiever ruimtegebruik. Het is redelijk om bedrijven te vragen om hun eigen kosten voor innovatie af te wegen tegen de publieke kosten die de uitbreiding van de Maasvlakte met zich brengt. Verschillende onderzoeken wijzen uit dat een intensiever ruimtegebruik goede resultaten kan opleveren.

Onderzoek moet plaatsvinden naar de vraag of de bedrijven die gebruik willen maken van de tweede Maasvlakte, een diepzeehaven daadwerkelijk nodig hebben. Het ligt voor de hand dat uitbreiding alleen plaats zal vinden als die echt noodzakelijk is. De MER zal de gevolgen in kaart moeten brengen die uitbreiding zal hebben buiten het studiegebied. Uitbreiding heeft gevolgen voor de infrastructuur in het achterland. De studie zal ook aandacht moeten besteden aan extra woonwerkverkeer en vrachtverkeer en een groter ruimtebeslag buiten het studiegebied.

De heer **Blaauw** (VVD) vond de startnotitie een goede neerslag van het reeds gevoerde debat rond de ontwikkeling van Mainport Rotterdam. Hij ging ervan uit dat de minister binnen het verdere traject de voorkeuren van de Kamer volgt.

#### **Antwoord van de regering**

De **minister** was er verheugd over dat de heer Feenstra de uitgangspunten van de motie had teruggevonden in de startnotitie. Het was ook de bedoeling dat de startnotitie niet zou afwijken van hetgeen met de Kamer is afgesproken.

Zij stelde dat de dubbele doelstelling niet betekent dat alleen wordt gekeken naar het Rotterdams havengebied. In de startnotitie worden de drie oplossingsrichtingen, namelijk landaanwinning, betere benutting van de reeds bestaande ruimte in het Rotterdams havengebied en benutting van bestaande en voorziene haven- en industrieterreinen in Zuidwest-Nederland, wel degelijk op een gelijkwaardige wijze uitgewerkt. Uiteraard worden ook de mogelijkheden van combinatie van de oplossingsrichtingen onderzocht. Tevens wordt gekeken naar de ontwikkelingen die te verwachten zijn bij ongewijzigd beleid tot 2020, met een doorkijk naar 2035.

Ook het Gemeentelijk havenbedrijf Rotterdam (GHR) hecht aan een betere benutting van de bestaande ruimte in het Rotterdams havengebied. Uit de integrale verkenningen van het GHR voor haven en industrie blijkt dat tot 2020 door dempingen, inbreiding en terugname van opties nog zo'n 1095 ha binnen de bestaande ruimte te winnen is. Desondanks loopt het tekort in 2020 op tot 1260 ha, in het globalcompetitions scenario. Het scenario dat uitgaat van economische stagnatie, voorziet geen tekort. De verkenningen zullen in het vervolg nog door het CPB worden getoetst en op sommige onderdelen nader uitgewerkt. Het PMR zal op Zuidwest-Nederland dezelfde systematiek toepassen om een vergelijkbare basis voor besluitvorming te hebben.

De uitbreiding van de Maasvlakte als zoekgebied maakt inmiddels inderdaad onderdeel uit van de TNLI-discussie. De minister zei niet de

bron te zijn van de berichten in de pers hieromtrent. De PMR-discussie gaat over de problematiek rond de haven van Rotterdam; de luchtvaart-problematiek maakt hiervan geen deel uit en is op dit moment dus niet aan de orde. Dat is ook de reden waarom in de startnotitie hierover niets te vinden is. In het kader van het PMR wordt wel gekeken naar mogelijke synergetische effecten van de combinatie van toekomstige ontwikkelingen in de lucht- en zeevracht ter bevordering van de kwaliteit van de distributiefunctie van Mainport Rotterdam. Of dit zinvol is, zal uiteraard nog moeten blijken. In ieder geval kan de wenselijkheid van een vrachstrip op de Maasvlakte nog niet worden beoordeeld. De minister benadrukte dat de geschiedenis leert dat de ontwikkelingen rond haven en industrie zeer moeilijk zijn te voorspellen. De diverse onderzoeken beogen daarom vooral om de geschiktheid van het Rotterdamse havengebied voor de verschillende denkbare ontwikkelingen te verkennen.

De PKB+/MER-procedure is vrij strak en bevat een aantal vastgelegde momenten voor inspraak. Het grote belang van het project en de dubbele doelstelling maken het belangrijk dat maatschappelijke en economische organisaties bij de gehele procedure worden betrokken en dus gedurende het hele proces meespreken en meedenken. Met de commissie voor de MER vindt regelmatig overleg plaats. De overdracht van informatie is hierbij essentieel. Later dit jaar zal de Kamer schriftelijk worden gerapporteerd over de voortgang van de procedure, waarschijnlijk in de vorm van een interimrapportage over onderwerpen die tussentijdse besluitvorming vergen, waaronder de onderbouwing van de probleemerkenning, het vaststellen van de kwaliteit van de leefomgeving, voorzover zij een relatie heeft met de schaarste aan ruimte, en het trechteren of filteren, zoals aangeduid in de startnotitie.

In de PKB+/MER-procedure wordt nadrukkelijk aandacht geschonken aan publiek-private samenwerking (PPS). Later in het jaar zal de Kamer worden gerapporteerd over de manier waarop de PPS kan worden gerealiseerd in de verschillende oplossingsrichtingen. Uit de planfase van het project zal een eerste inzicht moeten groeien over hoe de opbrengsten en risico's over de publieke en private deelnemers zullen moeten worden verdeeld en onder welke voorwaarden de diverse partijen kunnen participeren. Mogelijk wordt hiervoor een procesconvenant ontwikkeld. De regie is in handen van de projectorganisatie. Deze rapporteert via de stuurgroep aan de betrokken bewindslieden van VW, VROM, LNV en EZ. In de stuurgroep zijn de provincies inderdaad niet allemaal vertegenwoordigd. De PKB+ is gericht op landaanwinning, wat de gemeente Rotterdam en de provincie Zuid-Holland de bevoegde gezagen maakt voor eventuele, voor landaanwinning benodigde, wijzigingen in bestemmingsplannen en streekplannen. Voor Zuidwest-Nederland zijn vooralsnog geen ingrijpende wijzigingen aan de orde; als dit in een later stadium wel het geval is, zal de provincie Zeeland sterker bij het project worden betrokken. Verschillende overheden zijn overigens vertegenwoordigd in een speciale consultatiegroep overige overheden.

Het Voornes Duin, de Kop van Goeree, de Kwade Hoek en delen van de Voordelta zijn bij de Europese Unie aangemeld in het kader van de habitatrichtlijn, onder voorwaarde dat de EU duidelijkheid geeft over de precieze besluitvorming bij projecten die schadelijke gevolgen kunnen hebben voor natuurgebieden. Voorkomen moet immers worden dat, wanneer een bepaalde procedure met zorg is gevolgd, de EU alsnog bezwaren kan maken.

De natuur- en recreatievisie van o.a. RECRON en ANWB is opgesteld voor de uitbreiding van de Maasvlakte. Die visie is geformuleerd in een openbaar stuk en derhalve bekend bij het kabinet. De minister zegde toe het volledige rapport van o.a. RECRON naar de Kamer toe te sturen. De minister was niet van plan om een afzonderlijke reactie te geven op de ICES/CPB-analyse rond de landaanwinning, omdat een aantal vragen en

ideeën die daarin worden opgeworpen deel uitmaken van het onderzoek rond de PKB+/MER.

De doelstelling om 750 ha natuur- en recreatiegebied te realiseren staat niet op zichzelf, maar is gekoppeld aan de Maasvlakte, omdat hierbij sprake is van het creëren van extra ruimte. Mocht dit niet lukken, dan blijft uiteraard de dubbele doelstelling overeind staan, maar de 750 ha zouden dan wel buiten het PMR om moeten worden nagestreefd.

De minister was het eens met de opvatting dat afronding van de procedure in 2001 nog lang duurt. Ze merkte wel op dat een dergelijke opvatting voor een demissionair minister eigenlijk niet passend is. Ze sprak de hoop uit dat een volgende minister met kortere procedures wordt geconfronteerd.

De PKB besteedt ook aandacht aan een maatschappelijke kosten-batenanalyse. In de ICES vinden de afwegingen plaats tussen de investeringen voor het PMR en mogelijke alternatieven. Adviezen rond prioriteiten worden dus in een breder verband bepaald. Uiteindelijk neemt de politiek de besluiten.

Waterstaatkundige veiligheidsaspecten, maar ook zaken als de toegankelijkheid van de havens en eventuele gevolgen voor de visserij, worden volledig meegenomen in de effectenanalyse. Binnen het PMR is ook aandacht voor ondergronds transport in de vorm van buisleidingen. De vraag welke vervoersmodaliteit prioriteit moet krijgen zal pas in de PKB-fase aan de orde komen. Overigens is de modalshiftgedachte een argument temeer voor uitbreiding van de Maasvlakte.

Uiteraard is het de bedoeling dat ook effecten buiten het studiegebied worden onderzocht.

### **Nadere gedachtewisseling**

De heer **Feenstra** (PvdA) vond dit algemeen overleg zeker niet overbodig: indien nodig, zijn wijzigingen immers gemakkelijker tussentijds aan te brengen dan aan het eind. Hij was het eens met de stelling dat de drie oplossingsrichtingen in samenhang moeten worden bekeken. Ook vond hij dat het PMR nu niet oneigenlijk mag worden belast met de TNLI-discussie. Hij stelde voor om de provincies volledig bij het project en de stuurgroep te betrekken als de verdere PMR-procedure een feitelijke beroep doet op hun bevoegdheden.

De heer **Van der Knaap** (CDA) vroeg of er, gezien de huidige kleine hoeveelheid beschikbare ruimte voor de gemeente Rotterdam, niet al op korte termijn een tekort aan ruimte gaat ontstaan als de procedure pas in 2001 kan worden afgerond. Kan de minister bij het GHR informeren wat de actuele stand van zaken is?

De heer **Van den Berg** (SGP) hield vast aan zijn wens om een vertegenwoordiger van de regio Zuidwest-Nederland permanent deel uit te laten maken van de stuurgroep. Ook hij vond de TNLI-discussie niet passen bij de discussie over het PMR. Hij vroeg naar de verhouding tussen de interimrapportage en de PKB-procedure. Welke beslismomenten zullen voor de Kamer in de PKB-procedure worden aangebracht? Wat is de formele status van de interimrapportage?

De heer **Van Bommel** (SP) merkte op dat effecten ook in de grens van het zoekgebied of daarbuiten merkbaar zullen zijn. Hoe wordt naar oplossingen hiervoor gezocht?

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks) hechtte eraan dat alternatieven voor uitbreiding, zoals de inbreidingsvariant, volledig en serieus worden onderzocht en uitgewerkt, niet in de laatste plaats omdat hiermee eventueel in een later stadium voordeel kan worden geboekt.

Hij vond het een goede zaak dat de strekking van de motie-Feenstra een plaats heeft gevonden in het collegeakkoord van Rotterdam. Kennelijk zijn voor de gemeente Rotterdam alle varianten acceptabel. Ook de inbreidingsvariant wordt dus serieus genomen.

In de stukken staat vermeld dat belanghebbenden zijn gebonden aan de uitkomst van de PKB+. De heer Van der Steenhoven vroeg naar de precieze betekenis hiervan. Betekent dit bijvoorbeeld dat milieuorganisaties, als zij akkoord gaan, al hun rechten op bezwaar en beroep in andere procedures verspelen?

De **minister** herhaalde dat de provincies en gemeenten reeds op dit moment bij het project worden betrokken als daartoe aanleiding bestaat. Op dit moment zijn zij, in tegenstelling tot Rotterdam, echter geen opdrachtgever. Als er effecten zijn op hun streekplannen c.q. bestemmingsplannen, horen zij thuis in de stuurgroep.

Het tekort aan ruimte in Rotterdam wordt verwacht in de periode 2002–2004. Op dit moment is dus nog geen sprake van een nijpend ruimtetekort. Wellicht kan op korte termijn via inbreiding enige ruimte worden gecreëerd. Bij een stagnerende economie wordt binnen de scenario's geen ruimtetekort verwacht.

De interimrapportage heeft geen formele status, maar heeft tot doel om de Kamer over verschillende elementen van de procedure te informeren en de Kamer meer bij de procedure te betrekken. Overigens moet nog worden afgewacht of de toekomstige minister van Verkeer en Waterstaat wel behoefte heeft aan het uitbrengen van een interimrapportage. Effecten buiten het zoekgebied, zoals werkgelegenheidsaspecten, krijgen zeker de nodige aandacht. Overigens is het zoekgebied ruim vastgesteld. De PKB+ slaat op de doorwerking in het ruimtelijk beleid en is als zodanig gericht op overheden. Bezwaar en beroep blijven bij ongewijzigde wetgeving mogelijk.

De fungerend voorzitter van de commissie,  
Biesheuvel

De griffier van de commissie,  
Roovers