

Vergaderjaar 2009–2010

24 691

Ruimtetekort in mainport Rotterdam

Nr. 108

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 1 april 2010

Conform de Regeling grote projecten rapporteer ik uw Kamer elk half jaar over de voortgang van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR). Hierbij bied ik u de zevende Voortgangsrapportage PMR aan.¹

In deze brief zal ik eerst een terugblik geven over de afgelopen verslagperiode, daarna meld ik u de ontwikkelingen sinds de peildatum 31 december 2009 en tot slot geef ik u een doorkijk naar de eerste helft van 2010.

Daarnaast kom ik in de brief terug op de toezeggingen die ik uw Kamer heb gedaan tijdens het AO PMR op 21 januari 2010 (kamerstuk 24 691, nr. 107).

Terugblik verslagperiode 1 juli 2009 tot en met 31 december 2009

Het deelproject Maasvlakte 2 verloopt voorspoedig. De aanleg van Maasvlakte 2 verloopt conform planning. In de verslagperiode is het Bestemmingsplan Maasvlakte 2, dat nodig is voor het gebruik van Maasvlakte 2, onherroepelijk geworden.

In de verslagperiode is aan de orde geweest wat de mogelijke effecten van de economische crisis op Maasvlakte 2 zijn. De marktvaart heeft zich vanaf het moment van het Bestuursakkoord PMR in 2004 gunstiger ontwikkeld dan destijds was geprognosticeerd. Sinds eind 2008 ontwikkelt de marktvaart zich negatief. Omdat dit een korte periode beslaat, bevindt de marktvaart van de containersector zich per saldo nog conform de prognose. Maasvlakte 2 wordt aangelegd voor de lange termijn. De haven van Rotterdam, en zeker ook Maasvlakte 2, zijn toplocaties, zodat verwacht wordt dat Rotterdam relatief goed zal scoren bij het aantrekken van goederenstromen op langere termijn.

Maasvlakte 2 wordt gefaseerd aangelegd. Het besluit over ingebruikname van fase 2 wordt verwacht in de periode 2012–2015, en is afhankelijk van de ontwikkelingen in de marktvaart. De PKB PMR laat ruimte om, indien

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

de marktvraag daartoe aanleiding geeft, te schuiven tussen de productgroepen containers, distributie en chemische industrie.

Het deelproject Natuurcompensatie ontwikkelt zich volgens planning. Voor de uitvoering van de natuurcompensatie is in de vorige voortgangsrapportage al aangegeven dat deze nagenoeg is afgerond. Het duingebied Duinen van Delfland is afgesloten om de natuur zich te kunnen laten ontwikkelen.

De toegangsbeperkingsbesluiten die de toegang tot het bodembeschermingsgebied en de rustgebieden beperken zijn in de zomer van 2008 van kracht geworden. In de vorige verslagperiode zijn, als gevolg van de overeenkomst die Havenbedrijf Rotterdam en Faunabescherming hebben gesloten, de beroepen tegen de toegangsbeperkingsbesluiten die betrekking hebben op de natuurcompensatie voor Maasvlakte 2 ingetrokken. Er is nog geen datum bekend voor de zitting bij de Raad van State wat betreft de beroepen tegen de toegangsbeperkingsbesluiten die geen betrekking hebben op de natuurcompensatie voor Maasvlakte 2.

Het deelproject Bestaand Rotterdams Gebied (BRG) ontwikkelt zich voorspoedig. De leefbaarheidsprojecten lopen in het algemeen conform planning; een deel van de projecten is reeds afgerond. De intensiveringsopgave van 200 hectare, zoals vastgelegd in de Uitwerkingsovereenkomst BRG, is gerealiseerd. Op 1 januari 2010 is 228 hectare ruimtewinst gerealiseerd.

Het deelproject 750 ha natuur- en recreatiegebied staat in het teken van de planprocedures. Voor Landschapspark Buytenland en Vlinderstrik zijn in de verslagperiode ontwerp-bestemmingsplannen ter inzage gelegd. Voor Schiezone zijn in de verslagperiode de zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan verwerkt. In de verslagperiode is het Definitieve Ontwerp van de Groene Verbinding afgerond.

De voortgang van het deelproject 750 ha past volgens de provincie Zuid-Holland binnen de afspraken in de PKB PMR, de Uitwerkingsovereenkomst 750 ha en het Uitvoeringsprogramma 750 ha. Vooralnog is daarom de verwachting van de provincie Zuid-Holland dat er geen gevolgen voor de eindplanning zullen optreden.

Ontwikkelingen sinds de peildatum 31 december 2009

De gemeenteraad van Rotterdam heeft op 18 februari 2010 het Bestemmingsplan Schiezone vastgesteld.

Voor het Landschapspark Buytenland heeft het College van B&W van de gemeente Albrandswaard met een brief van 13 januari 2010 aan Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten van Zuid-Holland laten weten dat – gelet op de omvang en complexiteit van de zienswijzen – het niet haalbaar is om het bestemmingsplan Buytenland met een uitwerkingsplicht voor eind februari 2010 aan de gemeenteraad voor vaststelling aan te bieden. B&W laten zorgvuldigheid en kwaliteit voor snelheid gaan. Vaststelling van het bestemmingsplan (met een uitwerkingsplicht) door de nieuw gekozen gemeenteraad is mogelijk op 26 april 2010.

Op 24 februari 2010 hebben Provinciale Staten van Zuid-Holland besloten om – parallel aan het bestemmingsplantraject – te starten met de voorbereidingen voor een inpassingsplan.

Doorkijk eerste helft 2010

Voor de komende periode is voor het deelproject 750 ha de inzet erop gericht dat het bestemmingsplan Vlinderstrik in het tweede kwartaal van 2010 zal worden vastgesteld. Vaststelling van het bestemmingsplan Landschapspark Buytenland (met een uitwerkingsplicht) is volgens de

gemeente Albrandswaard mogelijk op 26 april 2010. Als dat niet gebeurt dan is de planning van Provinciale Staten van Zuid-Holland erop gericht eind 2010 het inpassingsplan vast te stellen.

In het voorjaar 2010 zal naar verwachting het Definitieve Ontwerp van de Groene Verbinding door de Stadsregio Rotterdam worden vastgesteld.

Toezeggingen AO PMR

In het AO over PMR op 21 januari 2010 heb ik u toegezegd bij de zevende voortgangsrapportage PMR u de stand van zaken met betrekking tot de verkeersonderneming te melden en terug te komen op de noodzaak tot extra investeringen in de bereikbaarheid van Maasvlakte 2 per spoor.

Verkeersonderneming

Samenwerking binnen de Verkeersonderneming zorgt voor verdergaande afstemming van te nemen maatregelen door de verschillende partijen. Hierbij wordt integraal gekeken naar VerkeersManagement (het optimaliseren van gebruik van bestaande infrastructuur) en naar MobiliteitsManagement (oplossingen waarbij andere vervoerssoorten zoals bijvoorbeeld besloten bedrijfsvervoer zijn betrokken). Een praktisch voorbeeld van de samenwerking binnen de Verkeersonderneming is het zorg dragen voor Incident Management op het wegennet van het Havenbedrijf Rotterdam door wegininspecteurs van RWS.

Zoals ik u berichtte in mijn brief van 15 januari 2010 (Vergaderjaar 2009–2010, 29 862, nr. 20), hebben de partners in de Verkeersonderneming er gezamenlijk voor gekozen het MobiliteitsManagementprogramma onder te brengen bij een op te richten Stichting. Ik kan nu melden dat de gemeente Rotterdam en Havenbedrijf Rotterdam N.V. inmiddels ingestemd hebben met de oprichting van een Stichting Verkeersonderneming teneinde de slagkracht als gewenst te vergroten. Ook de stadsregio Rotterdam zal binnen afzienbare tijd hierover naar verwachting positief besluiten. Door de gemeenteraadsverkiezingen is deze formaliteit iets vertraagd.

In de hiervoor bedoelde brief heb ik ook aangegeven, dat het VerkeersManagementprogramma gecoördineerd door de partners wordt opgepakt. Hiervoor blijft de huidige samenwerkingsvorm (de Verkeersonderneming) bestaan. Het onderzoek van partijen naar voordelen van een verdergaande samenwerkingsvorm dan de huidige Verkeersonderneming heeft niet geleid tot aantoonbare voordelen, die zonder een verdergaande samenwerkingsvorm niet behaald kunnen worden. De energie is nu volledig gericht op de planning en uitvoering van de te nemen maatregelen.

Spoorontsluiting Maasvlakte 2

Tijdens het Algemeen Overleg met de Kamer op 21 januari 2010 is ook de spoorontsluiting van de Tweede Maasvlakte aan de orde geweest, met name de vraag of daarvoor in de Rijksbegroting voldoende financiële middelen zijn gereserveerd. Ik heb u toegezegd daar schriftelijk op te zullen terugkomen.

De feitelijke situatie is momenteel als volgt. ProRail en het Havenbedrijf Rotterdam hebben in juli 2009 de «Integrale verkenningsstudie Rotterdams Havengebied» afgerond. Op basis van die Verkenning hebben zij hebben mij geadviseerd om in de periode tot rond 2020 een bedrag van € 250 mio (inclusief BTW) te investeren in uitbreiding van de capaciteit van de Havenspoorlijn, met name op de spooreplacements. Voor de eerste fase, die in 2013 gereed zou moeten zijn, is van dat bedrag volgens ProRail en het Havenbedrijf Rotterdam € 148 mio inclusief BTW benodigd.

Tijdens het Algemeen Overleg op 21 januari 2010 is door uw Kamer geopperd dat voor de spoorontsluiting in het MIRT € 150 miljoen beschikbaar zou zijn. Ik heb dit tijdens het debat niet weersproken. In de Rijksbegroting is momenteel voor investeringen in de Havenspoorlijn echter circa € 40 mio beschikbaar. Ik ben in overleg met het Havenbedrijf Rotterdam om te onderzoeken of het Havenbedrijf Rotterdam een deel van de benodigde capaciteitsuitbreiding kan uitvoeren en financieren, mogelijk op basis van de aan het Havenbedrijf Rotterdam ter beschikking gestelde PMR-gelden.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings