

Vergaderjaar 2010–2011

**30 175**

**Besluit luchtkwaliteit 2005**

**30 523**

**Bepalingen met betrekking tot de veilige vaart op de binnenwateren (Binnenvaartwet)**

**Nr. 113**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 26 mei 2011

In reactie op het schriftelijk verzoek van de Vaste Commissie voor Infrastructuur en Milieu van 30 maart jl. stuur ik u hierbij de Effectprognose 2010<sup>1</sup>, zoals die recentelijk in opdracht van het Havenbedrijf Rotterdam N.V. is uitgevoerd, conform de afspraken in de Overeenkomst Luchtkwaliteit Maasvlakte 2 (hierna: de Overeenkomst).

De Effectprognose 2010 is conform de Overeenkomst ter beoordeling voorgelegd aan de Milieudienst Rijnmond (DCMR). DCMR heeft aangegeven zich te kunnen vinden in deze prognose (zie bijlage bij de Effectprognose). Uit deze prognose blijkt dat de knelpunten in de luchtkwaliteit, zoals die in 2008 zijn vastgesteld, zich ook naar huidig inzicht zullen voordoen. Op grond daarvan zijn de maatregelen zoals vastgesteld in de Overeenkomst nog steeds noodzakelijk en afdoende.

Luchtkwaliteitsmaatregelen als de onderhavige worden alleen genomen indien ze noodzakelijk zijn voor het oplossen van knelpunten in de luchtkwaliteit bij besluitvorming over grote ontwikkelingen, zoals het gebruik van Maasvlakte 2. In het VAO van 23 maart jongstleden (Handelingen II; 2010/11, nr. 64, item 7, blz. 63–69) heb ik in reactie op de motie van de leden Graus, De Rouwe en Dijkgraaf (30523, nr. 50) aangegeven dat door het intrekken van de snelheidsmaatregelen het juridische-kader voor de verdere ontwikkeling van Maasvlakte 2 niet meer sluitend zou zijn.

De verlening van bouwvergunningen voor bedrijven op Maasvlakte 2 wordt getoetst aan het – inmiddels onherroepelijke – bestemmingsplan Maasvlakte 2. Daarin zijn op grond van de Overeenkomst onder andere de snelheidsmaatregelen voor de binnenvaart vastgelegd. Een eventuele wijziging van het maatregelenpakket vergt niet alleen een aanpassing van de Overeenkomst, maar ook een wijziging van het bestemmingsplan Maasvlakte 2 en kan gevolgen hebben voor andere maatregelen in dat kader, waaronder voor de wegtransportsector.

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Een eventuele wijziging van het bestemmingsplan moet daarom zorgvuldig worden voorbereid en volgens de daarvoor geldende procedures worden afgewikkeld. Indien de snelheidsmaatregel zou worden ingetrokken, wordt niet meer voldaan aan de in het bestemmingsplan opgenomen voorwaarden voor het afgeven van bouwvergunningen voor bedrijven die zich op Maasvlakte 2 willen vestigen en komt de ontwikkeling van Maasvlakte 2 als geheel in gevaar. Een dergelijke consequentie zou naar mijn oordeel niet aanvaardbaar zijn.

Ik ben dus op dit moment genooddaakt de toekomstige snelheidsbeperkingen voor de binnenvaart te handhaven. Zodra de mogelijkheid zich voordoet om de snelheidsbeperking voor de binnenvaart of andere maatregelen uit de Overeenkomst te beperken of in te trekken, zonder dat daarmee de juridische basis voor de ontwikkeling van Maasvlakte 2 wordt aangetast, wil ik daar in overleg met de andere partijen bij de Overeenkomst gebruik van maken. Daarom wil ik niet wachten op de in de Overeenkomst vermelde volgende vijfjaarlijkse effectprognose, waarvan de eerstvolgende in 2015 zou zijn.

Ik heb het Havenbedrijf bereid gevonden om ook voor 2011 en 2012 een geactualiseerde prognose voor de effecten op de luchtkwaliteit en het benodigde maatregelenpakket te laten maken. In deze prognoses worden de nieuwste gegevens en inzichten betrokken, waaronder de jaarlijks geactualiseerde gegevens van het RIVM over de achtergrondconcentraties. Ik wil na afronding van de Effectprognose 2012 bepalen of het maatregelenpakket kan worden aangepast. Bij bestendig dalende emissies en achtergrondconcentraties kan het mogelijk worden de snelheidsbeperking voor de binnenvaart of andere maatregelen te beperken of wellicht zelfs in te trekken, bij voorkeur voordat deze daadwerkelijk van kracht zijn. In samenhang daarmee zal het bestemmingsplan Maasvlakte 2 moeten worden gewijzigd.

Indien een dergelijke mogelijkheid zich voordoet, zal ik met de andere partijen bij de Overeenkomst in overleg treden. Daarbij merk ik op dat Burgemeester & Wethouders van Rotterdam het bevoegd gezag zijn voor de snelheidsbeperking op het Hartelkanaal.

Ik heb van het Havenbedrijf begrepen dat het onderzoekt of, gezien het tempo van ingebruikname van Maasvlakte 2, de inwerkingtreding van de snelheidsbeperkingen in de tijd één jaar naar achteren kan worden geschoven, dus naar 1 januari 2014. Daardoor ontstaat meer gelegenheid om vooraf op basis van de prognoses de mogelijkheid van maatregelen opnieuw te overwegen.

Om de reeds aangegeven redenen kan ik nu nog niet besluiten over het beperken of intrekken van de snelheidsbeperkingen voor de binnenvaart. Ik zeg u echter toe dat ik mij daarvoor op de aangegeven wijze zal inspannen, in overleg met de andere partijen bij de Overeenkomst en in samenhang met de andere maatregelen voor de luchtkwaliteit.

De minister van Infrastructuur en Milieu,  
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus