

Vergaderjaar 2008–2009

24 691

Ruimtetekort in mainport Rotterdam

Nr. 98

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 5 december 2008

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 6 november 2008 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 16 juni 2008 over de antwoorden op vragen van de commissie inzake de Derde Voortgangsrapportage (24 691, nr. 95);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 26 september 2008 over de Vierde Voortgangsrapportage PMR (24 691, nr. 96);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 16 april 2008 over de Derde Voortgangsrapportage over de verslagperiode 1 juli – 31 december 2007 (24 691, nr. 94);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 20 december 2007 over afspraken toeleveren informatie Tweede Voortgangsrapportage Project Mainport Rotterdam (24 691, nr. 91);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 24 oktober 2008 over Vierde Voortgangsrapportage over het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (24 691, nr. 97).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

Voorzitter: De Krom
Griffier: Tijdink

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Koppejan** (CDA): Voorzitter. De CDA-fractie heeft met instemming kennisgenomen van de voortgang die geboekt wordt bij de aanleg van de Tweede Maasvlakte en de overeengekomen natuurcompensatie. Het CDA vindt spoedige realisatie van groot belang voor de Nederlandse economie. Drie vergunningen zijn inmiddels onherroepbaar geworden omdat daartegen geen beroep was ingesteld. Tegen twee aanlegvergunningen is wel beroep ingesteld. Het Havenbedrijf Rotterdam heeft hier naar onze mening terecht niet op willen wachten. Op 1 september jongstleden is de eerste schop dan ook de grond ingegaan. Onze compli-

¹ Samenstelling:

Leden: Halsema (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Sniijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouweland (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).
Plv. leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Boekestijn (VVD), Bilder (CDA), Hessels (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Sterk (CDA), Aptroot (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Van Heugten (CDA) en Neppérus (VVD).

menten aan alle betrokkenen voor deze voortvarende Rotterdamse aanpak: geen woorden, maar daden. Onze waardering ook voor het zorgvuldige proces van intensieve dialoog met een groot aantal maatschappelijke organisaties, belanghebbenden en burgers, waardoor het feitelijke aantal appellanten beperkt is gebleven tot Milieudefensie, Stichting Fauna-bescherming en een enkele particulier.

Ik heb nog enkele vragen. Wat is de reden dat de commissie-MER aanvullende informatie heeft gevraagd, waardoor de eerste plons niet in juli 2008 kon plaatsvinden? Zijn ontwerpbesluiten nadien nog aangepast? Zo ja, op welke punten?

Bij de doorkijk naar de tweede helft van 2008 schrijft de minister in zijn brief van 26 september 2008 dat de komende periode in het teken zal staan van het afhandelen van de beroepen tegen de aanlegbesluiten en het goedkeuren van het bestemmingsplan voor Maasvlakte 2 door de provincie Zuid-Holland. Wat is de laatste stand van zaken bij de beroepen tegen de vergunningen? Kan de minister op basis van de gemaakte bezwaren een inschatting maken van de mogelijke risico's voor het project in termen van planning, proces en budget, als bezwaren gegrond worden verklaard? Wanneer wordt het bestemmingsplan Maasvlakte 2 vastgesteld? Zijn hierbij nog juridische risico's aanwezig? Zo ja, welke en wat kunnen de gevolgen zijn? In hoeverre heeft het onderzoek naar de luchtkwaliteit, zie de Derde Voortgangsrapportage, geleid tot aanpassingen? Wat is de stand van zaken bij de beroepen bij de Raad van State inzake het besluit tot aanwijzing van de Voordelta, het Voornse Duin en de duinen van Goeree en Kwade Hoek als Natura 2000-gebied? Wat is de inschatting van het kabinet van de mogelijke risico's voor het project qua planning, proces en budget indien ingediende beroepen worden toegewezen? Is inmiddels al gestart met de aanleg van de duincompensatie, zoals aangekondigd in de Vierde Voortgangsrapportage?

Op bladzijde 12 van de Vierde Voortgangsrapportage wordt nader uiteengezet waarom afgezien kan worden van de zeereep. Compensatie door middel van een zeereep is niet nodig omdat aangetoond is dat er geen aantasting optreedt in de morfologie van de monding van het Haringvliet en daarmee geen «saltspray» op de kust terecht komt. Waren aan de maatregelen voor het instellen van de zeereep nog kosten verbonden? Zo ja, waarom leidt het niet doorgaan van deze maatregelen dan niet tot een meevaller bij het projectbudget?

Ik kom bij de projecten voor Rotterdam als bestaand gebied. In de Derde Voortgangsrapportage staat dat bij het project warmtebedrijf de grootste investeerder, Shell, zich om bedrijfseconomische redenen heeft teruggetrokken. Dit project stond voor zo'n 27 mln. opgenomen in de BRG-plannen. In de Vierde Voortgangsrapportage staat dat een nieuw businessplan is opgesteld en dat het streven is om het bedrijf met ingang van het stookseizoen 2010 operationeel te hebben. Kan de minister ons meer vertellen over de beweegredenen van Shell om zich terug te trekken uit het project warmtebedrijf? Op welke wijze wordt het project nu alsnog gerealiseerd? Zijn er al andere investeerders of participanten gevonden? Hoe groot is het huidige budget voor dit deelproject en welke partijen hebben welk financieel aandeel?

De Vierde Voortgangsrapportage PMR maakt melding van het feit dat het Havenbedrijf in januari drie financieringsovereenkomsten heeft afgesloten met een aantal partijen, waaronder ING en Fortis, voor in totaal 2 mld. aan financieringsruimte. Mijn vraag is of de huidige kredietcrisis nog gevolgen heeft voor deze financiering.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ik herinner mij een van de laatste overleggen die wij hadden met de voorganger van de minister, minister Peijs, over PMR. Er werd ons toen een gigantische hoeveelheid aan kritieke paden voorgehouden in dit dossier. De reactie van de PvdA, en niet alleen van ons, was dat een belangrijke regierol weggelegd was voor

het Rijk. De minister heeft toen toegezegd die rol op zich te nemen. Iemand moet, zeiden wij toen, regie voeren en toezicht houden op het parallel laten lopen van al die paden. De voortgangsrapportage laat zien dat die taak zeer serieus is opgevat en tot resultaat leidt. Van mijn fractie dan ook alle complimenten voor iedereen die dit aangaat. Communicatie werkt dus.

De PvdA heeft nog een aantal prangende vragen, die overigens voor een groot deel dezelfde strekking hebben als die van de heer Koppejan. Wat is de laatste stand van zaken bij de beroepen bij de Raad van State tegen het aanwijzen tot Natura 2000-gebied van de Voordelta? Welke risico's lopen wij hier? Wat behelst het bezwaar dat tegen de toegangsbeperkingsbesluiten is gemaakt?

Over de vergunningen is gemeld dat de MER-commissie nog nadere informatie wil, zodat in dat traject enige vertraging is opgelopen en de plons toch weer wat later plaatsvond. Moesten er toen nog veranderingen aangebracht worden?

Over de actuele stand van zaken bij de beroepen tegen de vergunningen wil ik graag wat meer weten. Die vergunningen zijn onherroepelijk verklaard. Wanneer verwacht de minister de uitspraak van de Raad van State? Welke risico's loopt het Rijk en kunnen hier voor het Rijk nog extra kosten aan zijn verbonden? Dezelfde vraag stel ik over vaststelling van het bestemmingsplan Maasvlakte 2. Wanneer en welke risico's? Waarom valt het zeereservaat en de duincompensatie kleiner uit en is een zeereep zelfs niet meer nodig? Ergens anders staat dat wij blijkbaar het risico lopen dat de natuurcompensatie te klein is. Hoe valt dat met elkaar te rijmen? Kan de minister de situatie bij het warmtebedrijf toelichten? Kan de minister de financiële situatie schetsen rond het project Landtong Rozenburg? Er is sprake van een post onvoorzien. Waarom is die er? Het Rijk levert toch alleen vaste bijdragen? Er ontstaat een continuïteitsrisico doordat de volledige personele bezetting vervangen is vanwege de overdracht binnen VROM van het BRG-dossier. De vraag is hoe dat wordt opgevangen.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. De Tweede Maasvlakte is niet voor niets aangewezen als een groot project. Het is weliswaar niet ons project, maar wij zitten vandaag hier om de Derde en Vierde Voortgangsrapportage te bespreken. Dat is altijd goed, zeker bij een groot project. Ondanks dat er nog een grote rechtszaak loopt, is de eerste plons een feit. Zoals zo vaak het geval, komt er daarbij het nodige naar boven. Daar heb ik een paar vragen over.

Eerst de diverse inspraakreacties die binnengekomen zijn. Mijn vraag is of die ook daadwerkelijk hebben geleid tot verandering in de ontwerpvergunning of de ruimtelijke besluiten. Zo ja, welke veranderingen? Overigens blijkt dat eind 2007 een groot deel van het budget, ruim 1 mld. van de 1,5 mld., in verplichtingen te zijn vastgelegd. Ik sluit hier een beetje aan bij vragen van voorgangers. Is dat wel slim? Zijn die verplichtingen zodanig vastgelegd dat wij daardoor in de problemen kunnen komen, bijvoorbeeld als Milieudefensie de door haar aangespannen procedure wint, door de kredietcrisis of als bedrijven door die kredietcrisis in de problemen komen? Wat is in een negatief scenario de mogelijke consequentie voor het Rijk?

De gemeente Rotterdam beweert dat de Tweede Maasvlakte het mooiste gebied van Nederland wordt. Ik ben benieuwd. Misschien bedoelt het dat dagelijks alle propjes papier opgeruimd worden. Voor de rest kan ik mij er maar weinig bij voorstellen. Voor alle duidelijkheid, er gaan bij maximale benutting heel veel vrachtwagens en andere modaliteiten van en naar de Tweede Maasvlakte. Wat is daar schoon aan volgens de minister? Dat het gaat om nieuwe vrachtwagens, die er schoon uitzien? Hoe zit het met de natuurcompensatie? Van tevoren hebben wij niet voor niets afspraken gemaakt. Het heet ook niet voor niets compensatie. Dat is gebeurd om draagvlak te genereren bij mensen die wellicht kantteke-

ningen bij het plan plaatsen. Met de eerste plons lijken de eerste natuurcompensaties echter te verdwijnen. Hoe zit dat? Kan de minister mij geruststellen?

In de Vierde Voortgangsrapportage staat dat de corporate financiering door het Havenbedrijf van de Tweede Maasvlakte onder andere is geregeld bij De Nederlandsche Bank, ING, Fortis en Rabobank. Ik sluit mij aan bij de daarover gestelde vragen.

In antwoord op schriftelijke vragen van collega Vendrik, eerder dit jaar, schreef de minister dat de risico's voor het Rijk nihil zijn. Baseert hij zich daarbij op het lopende project en op het feit dat wij mogelijk in een crisis zijn beland? Waarom is een post onvoorzien van meer dan 100 mln. nodig als het Rijk geen risico loopt en alleen vaste bedragen levert?

Shell blijkt zich om bedrijfseconomische motieven teruggetrokken te hebben uit het project warmtebedrijf. Afgelopen juni was er nog geen zicht op een rendabele businesscase. Dat kan. Is er inmiddels wel een oplossing? Wat gebeurt er als geen andere partijen geïnteresseerd zijn? Moet de overheid dit gat dichten? Wat zijn daarvoor de kosten? Hoe verhoudt zich dat tot het antwoord dat de risico's voor het Rijk nihil zijn? Ik informeer naar het type schepen dat Rotterdam in de toekomst kan aandoen. Ik ga ervan uit dat de Tweede Maasvlakte bedoeld is en geschikt is voor de allergrootste en allernieuwste containerschepen, die nu in de maak zijn. Er zijn er al een paar. Of wij het nu leuk vinden of niet, die zijn de toekomst bij het containervervoer. Daar is de Maasvlakte volledig op gefocust, inclusief het vervoer naar de rest van Nederland. Kan de minister aangeven of de volledige capaciteit inclusief de infrastructuur daarvoor dan ook klaar is?

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Superlatieven schieten mij tekort. Er is begonnen met de Maasvlakte. Ik ga iedere week even kijken. Het is leuk om te zien, al zie je nog niet zoveel. Ik had graafmachines verwacht en pijpleidingen. Dat komt nog wel. Je ziet wel wat gebeuren en daar ben ik al heel blij mee. Op weg daar naartoe rij je langs de Betuwelijn. Daar rijdt dan elk uur een trein over. Dan denk je: het komt in ieder geval. Laten wij vooropstellen dat wij van heel ver komen.

Mijn allerhartelijkste complimenten voor dit alles, ook aan het adres van de gemeente Rotterdam. Die gemeente heeft er hard aan getrokken. In deze tijden van economische crisis is het goed dat de overheid investeert in infrastructuur, zodat wij ook in de toekomst ons brood kunnen blijven verdienen. Gefeliciteerd! Er hangen echter een paar donkere wolken boven het project. De eerste dreiging ligt bij de procedures. De PVV-fractie is blij dat begonnen is met de aanleg. Dat is niet iedereen. Allerlei gesubsidieerde milieuclubs en gesubsidieerde herriestokers lopen zich al warm om ons feestje te verstoren. Zitten wij juridisch stevig in het zadel of loopt het Rijk risico's dat deze gesubsidieerde milieuclubs een sliertje spaghetti vinden om aan te trekken en het project zo lam te leggen? Dat zou zonde zijn.

De tweede dreiging is de infrastructuur. De minister heeft mij verteld zich geen Tweede Maasvlakte voor te kunnen stellen zonder een tweede oeververbinding. Ik was daar heel blij mee. De minister heeft daar een goede visie op. Zonder de infrastructuur te verbeteren kunnen daar niet zoveel bedrijven gehuisvest worden. Er is pas een calamiteitenoefening geweest in Rotterdam. Wat bleek? Het verkeer loopt compleet vast. De Botlektunnel is eens afgesloten afgeweest. Men kon het eiland niet op of af. Dat is dan ook de achilleshiel van dit project. De Maasvlakte 2 is een goed project, maar dan wel met de nodige uitbreiding van de infrastructuur. Ik heb begrepen dat de minister de tweede oeververbinding naar een hoger plan gaat tillen. Kan hij nog eens uitleggen hoe het zit?

Ik heb nog een puntje en dat is niet om te zeuren. Ik doel op de zeereservaten. Ik heb al eerder gezegd, ook tegen de minister van VROM, dat die niet tot aan de kust moeten reiken. Ik krijg steeds signalen van

strandtenthouders en sportvisser die denken dat deze reservaten de recreatie zullen belemmeren. Wij praten hier over een heel druk stedelijk gebied. Dit is een heel belangrijk recreatiegebied voor een stukje Randstad. De recreatie moet niet vergeten worden. Gelukkig houdt het project Tweede Maasvlakte heel veel rekening met recreatie, sportvissers et cetera. Het is heel jammer dat de natuurcompensatie deels plaatsvindt waar de recreatie zich afspeelt. Ik noem het autostrand, dat niet meer toegankelijk is. Er ligt een link met de natuurcompensatie. Die moet niet daar komen waar wordt gerecreëerd. Ik heb daar wat zorgen over. Te zien is dat de natuurcompensatie de recreant verdrijft. Recreatie is echter heel belangrijk. Het leuke van de Tweede Maasvlakte is juist dat het ook nog een impuls is voor de recreatie van de mensen die in de buurt wonen. Er gaan straks heel veel mensen werken op de Tweede Maasvlakte. Er worden bedrijven vanuit de stad Rotterdam verplaatst naar de Maasvlakte. Die mensen moeten ook ergens wonen. Er is daar genoeg ruimte. Het eiland Goeree-Overflakkee is leeg. Voorne-Putten heeft ook zat ruimte. Toch is er niet veel bereidheid bij de stadsregio om flink te bouwen. Daar gaat de minister niet over. Misschien kan hij echter met een collega spreken over dit puntje van aandacht.

De heer **De Krom** (VVD): Ik sluit mij aan bij de opmerkingen die zijn gemaakt over dat de eerste schep zand in zee is gegooid. Ik had het zelf niet verwacht. Ik was cynisch. Ik dacht: het zal mij benieuwen. Er is echter ongelofelijk veel werk verzet. Als ik het goed heb onthouden, heeft het Havenbedrijf met 138 partijen om tafel gezeten om het allemaal voor elkaar te krijgen. Er werden kisten met papier de Kamer binnengereken. Het is echter gelukt. Hoe is het mogelijk, na vijftien jaar! Een zeer welgemeend en zeer verdiend compliment is hier op zijn plaats. Ik moest onmiddellijk denken aan Greenpeace, die de rotsblokken had moeten gooien waar de Maasvlakte gaat komen. Dan had men nog iets nuttigs gedaan! De Maasvlakte is een belangrijke ontwikkeling voor Rotterdam. De meeste vragen daarover zijn al gesteld. Mijn punt is dan ook de bijbehorende infrastructuur, die de groei in het verkeer moet opvangen. Het gaat dan niet alleen over het spoor, dat ook belangrijk is, zoals de Betuwelijn. Ik doel ook op de containerterminals voor de binnenvaart, het achterland en de wegen. Dat betekent dat de tweede ruit rond Rotterdam, als de Maasvlakte in 2014 in bedrijf genomen wordt, gewoon klaar moet zijn. Het wegennet moet gewoon klaar zijn in 2014. Dat moeten wij als datum aanhouden, vervolgens terugrekenen en aan de hand daarvan het proces opzetten. Dat geldt voor de A15, de A4, Noord en Zuid, de A13-A16 en de tweede oeververbinding waarover de heer Madlener al sprak. Voor al die projecten moet de deadline 2014 zijn. Als dat niet synchroon loopt, krijgen wij een enorm probleem met de verkeersafhandeling rond Rotterdam. Graag een reactie van de minister.

Antwoord van de minister

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Dank voor de Kamerbrede complimenten voor het lopende proces. De fracties hebben immers niet dezelfde predispositie. Ik spreek die complimenten ook uit. Ik heb in de anderhalf jaar dat ik minister heb mogen zijn, partners gezien in dit proces die ongemeen hard hebben gewerkt. Ik sta ervan te kijken hoe Hans Smits en zijn Havenbedrijf gedecideerd, geconcentreerd en met niet aflatende energie alle hobbels heeft genomen. Ik noem de gemeente Rotterdam in diezelfde adem. Dit is grote klasse. Ik maak die partijen dan ook een compliment. Die hebben een huzarenstuk geleverd. Dat is van groot belang. Ik ga even terug in de geschiedenis. Rotterdam is de belangrijkste haven van Europa, nr. 3 in de wereld. Wij willen graag dat het een economische motor van jewelste blijft. Het huidige haven- en industriegebied omvat circa 5000 ha. bedrijventerreinen. Dat is gezien de groei in de toekomst,

vooral die van diepzeegerelateerde containerschepen onvoldoende. De chemische industrie en de distributieparks groeien ook. Het neemt allemaal toe. De Maasvlakte 2 biedt unieke kansen. De aanleg van 1000 ha. extra bedrijventerrein is niet alleen van belang voor de haven en het Havenbedrijf, maar ook voor de landelijke economie. Dit proces kent veel kanten. Daarom is het noodzakelijk en goed dat het van begin tot eind plaatsvindt met veel respect voor natuur, milieu en leefomgeving. Ik hecht eraan te zeggen dat in dit proces op tal van vlakken verder is gegaan dan de wettelijke eisen. Die extra stap is ook richting leefomgeving en milieu heel vaak gemaakt. In de pkb voor het PMR zijn concrete afspraken gemaakt over verbetering van de leefomgeving. Die pkb voeren wij onverdroten uit. Het gemeenschappelijk doel van de PMR-partners is versterking van de mainport en tegelijkertijd een verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving. Het is een win-winsituatie. Elke partner heeft bij de uitvoering een taak met een eigen verantwoordelijkheid. Naarmate de deelprojecten van PMR vorderen, komt het zwaartepunt steeds meer bij de uitvoerende partners te liggen: het Havenbedrijf Rotterdam, de gemeente Rotterdam en de provincie Zuid-Holland. Het proces verschuift in de komende tijd steeds meer in die richting. De gezamenlijke aanpak onder regie, in de woorden van mevrouw Roefs, werpt zijn vruchten af. De kwaliteitsprojecten in bestaand Rotterdams gebied verlopen voorspoedig. De aanleg van de Tweede Maasvlakte is gestart. De natuurcompensatie is verzekerd. De besluiten voor 750 ha. natuur- en recreatiegebied rond Rotterdam vorderen gestaag. Hoewel afgenomen, blijft ook in de komende maanden de noodzaak tot regie op inhoud en samenhang van de werkzaamheden overeind. Doel van die regie is het gezamenlijk managen van de rijksrisico's die er nog zijn en het bewaken van de doelen van de pkb.

De heer **Roemer** (SP): Misschien kan de minister hier wat specifieker op ingaan. Volgens hem wordt de pkb volledig uitgevoerd. In die pkb is beduidend meer voor zeereservaat en duincompensatie gereserveerd dan wordt uitgevoerd. De afspraken van het pkb worden dus niet geheel uitgevoerd.

Minister **Eurlings**: Ik kom daar, als u het goed vindt, straks en detail op terug.

Wat zijn de bereikte resultaten na de peildatum VGR-4, 1-7-2008? Er zijn geen scopewijzigingen, financiële wijzigingen of wijzigingen in de planning. De deelprojecten van PMR verlopen inhoudelijk conform de met de partners gemaakte afspraken. De financiële realisatie laat ook geen afwijking van de planning zien. Het allerbelangrijkste is dat de tijdsplanning wordt gehaald. Dat is ook eens lekker als je dat als minister van Verkeer kan uitspreken. Ik geniet van dit zeldzaam mooie moment! Een belangrijke mijlpaal in het PMR-programma is op 1 september jongstleden behaald met de start van de aanleg van de Maasvlakte 2. Na de laatste inspraakronde, januari en februari dit jaar, zijn de voor de aanleg noodzakelijke besluiten samenhangend, tijdig en naar onze opvattingen zorgvuldig genomen. De samenhang tussen de besluiten is bewerkstelligd door het tijdelijk inrichten van een gezamenlijke projectorganisatie voor het verwerken van alle inspraakreacties. Daardoor hebben de bevoegde gezagen hun besluiten kunnen nemen in mei en juni 2008. De zorgvuldigheid van de besluiten is zowel maatschappelijk, juridisch als procedureel zo goed mogelijk geborgd. Met diverse maatschappelijke organisaties, van de Zuid-Hollandse Milieufederatie tot Stichting De Noordzee, Stichting Natuur en Milieu, Stichting Duinbehoud, Natuurmonumenten, VNO-NCW, Deltalinqs et cetera, een hele waaier dus van maatschappelijke organisaties, zijn afspraken gemaakt over de borging van hun belangen bij de uitvoering van de besluiten.

De besluiten zijn uitgebreid juridisch getoetst door juristen van en of namens alle PMR-partners. Procedureel zijn de besluiten voor de natuurcompensaties robuuster gemaakt door de besluiten voor de start van de Maasvlakte 2 minder afhankelijk te maken van het Beheerplan Voordelta en daarmee dus ook minder afhankelijk van discussies die an sich niets met Maasvlakte 2 te maken hebben. Ook dat is een belangrijke ontwikkeling.

Kort en goed, wij liggen op koers met het PMR, met als belangrijk en zichtbaar wapenfeit de daadwerkelijke start van de aanleg van de Maasvlakte. Het Havenbedrijf is met de werkzaamheden gestart. De hiervoor benodigde vergunningen en besluiten zijn voor de zomervakanties door de bevoegde gezagen verleend casu quo genomen. Aan de noodzakelijke vereisten voor de voorbereidingen voor de natuurcompensatie is voor vrijgave van de start van de bouwwerkzaamheden naar onze smaak in voldoende mate voldaan. Het Havenbedrijf heeft de beroepen tegen deze besluiten afgewacht. Die beroepen geven geen aanleiding tot nieuwe inzichten. Daarom heeft het Havenbedrijf besloten om op 1 september jongstleden daadwerkelijk met de werkzaamheden te beginnen. Voorts zijn ook geen schorsingsverzoeken hieromtrent ingediend. Daarmee is de start van de aanleg gerealiseerd binnen de bandbreedte tweede helft 2008, conform de basisrapportage.

Het Havenbedrijf heeft op basis van een zorgvuldige afweging besloten, de werkzaamheden te starten. Zowel mijn collega van Financiën als aandeelhouder als ikzelf, vanuit de procedures en mijn rol, billijken dit besluit van het Havenbedrijf. Wij hebben er dus positief op gereageerd.

De heer **Roemer** (SP): Daarbij kan ik mij iets voorstellen. Ik ben overigens geen jurist en kan de risico's dus niet goed inschatten. Ik ga ervan uit dat, zolang de procedures lopen, de overheid zich realiseert dat er risico's zijn.

Minister **Eurlings**: Jazeker. Die risico's wil ik nu graag benoemen.

De heer Roemer heeft gelijk dat de procedures nog niet zijn afgerond. Wij zijn er ook nog niet helemaal. Er zijn beroepen ingediend tegen de besluiten en naar verwachting zal begin 2009 beroep worden ingediend tegen de goedkeuring van het bestemmingsplan Maasvlakte 2. Die voorstelling doe ik hier maar.

Het aantal beroepen tegen specifieke besluiten van Maasvlakte 2 is beperkt tot vier stuks, waarvan die van Milieudefensie en De Fauna-bescherming de belangrijkste zijn. Milieudefensie is principieel tegen uitbreiding van de haven van Rotterdam, onder andere vanwege klimaat-effecten. Bovendien acht Milieudefensie de aanleg van Maasvlakte 2 niet van voldoende maatschappelijk belang. De beroepen van Milieudefensie concentreren zich op luchtkwaliteit, mobiliteit en natuur. De Fauna-bescherming is van mening dat de natuurcompensatie voor Maasvlakte 2 onvoldoende is, op basis van hun opvatting dat in het kader van Natura 2000 de natuurkwaliteit in de voordelta sowieso verbeterd had moeten worden. Zij zeggen: wat jullie nu doen, hadden jullie al moeten doen en kan dus niet ingezet worden zoals het in dit proces gebeurt. Ik respecteer deze principes en opvattingen, maar het is mijn overtuiging dat de besluiten van Maasvlakte 2 aan alle wettelijke eisen voldoen. Naar verwachting wordt in deze beroepen uitspraak gedaan in februari 2009. Daarnaast lopen er nog beroepen in het kader van Natura 2000 tegen het aanwijzingsbesluit en tegen het Beheerplan Voordelta. Het doet mij deugd te kunnen melden dat gisteren de Raad van State inzake de beroepen tegen het aanwijzingsbesluit uitspraak heeft gedaan. Deze uitspraken zijn voor de natuurcompensatie van Maasvlakte 2 ondubbelzinnig positief. Daarmee is dus weer een stuk onzekerheid weggenomen. Er lopen nog beroepen, maar ik zie de afloop daarvan en van eventuele toekomstige beroepen met vertrouwen tegemoet.

Inhoudelijke aandachtspunten zijn luchtkwaliteit en natuurcompensatie. Voor de luchtkwaliteit stel ik vast dat ik samen met mijn collega van VROM, de gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf goede en harde afspraken heb gemaakt over de maatregelen die nodig zijn om te voldoen aan de nieuwe Wet luchtkwaliteitseisen. De overeenkomst over luchtkwaliteit Maasvlakte 2 bevat robuuste en duurzame bronmaatregelen. De overeenkomst is bovendien definitief en juridisch robuust verankerd in het bestemmingsplan over Maasvlakte 2. Op die manier kunnen burgers en maatschappelijke partijen naar onze stellige mening vertrouwen dat de maatregelen van de overeenkomst daadwerkelijk genomen worden. Natuurcompensatie voor aanleg en gebruik van Maasvlakte 2 is zonder twijfel noodzakelijk. Voor de aanleg is de compensatie gevonden in de Voordelta. Voor het gebruik wordt extra duingebied in Delfland aangelegd. Voor de Voordelta is gezocht naar een goed evenwicht tussen natuur, recreatie, visserij en andere vormen van gebruik en bestaand gebruik. De noodzaak van natuurcompensatie gaat noodzakelijkerwijs gepaard met het stellen van beperkingen aan het gebruik. Voor de besluiten hebben wij in goed overleg met partijen naar een optimale invulling van natuurcompensatie en Natura 2000-doelstellingen gezocht. Ik heb zo-even de gehele waaier aan maatschappelijke organisaties genoemd die hierin vertrouwen heeft uitgesproken en dus ook geen beroep meer heeft ingediend. Dat zijn niet de minste organisaties.

Voor de belangrijke inhoudelijke aandachtspunten, luchtkwaliteit en natuurcompensatie, liggen er naar mijn conclusie goede en overtuigende oplossingen. De nadeelcompensatie en de stimuleringsregeling zijn ingesteld. Voor nadeelcompensatie en/of planschade heb ik samen met de andere bevoegde gezagen één gezamenlijk loket ingericht voor mensen die menen benadeeld te zijn door besluiten in het kader van PMR. Eén adviescommissie zal de verschillende bevoegde gezagen over alle schadeverzoeken adviseren. Verkeer en Waterstaat zal deze commissie en de verdere procesgang ondersteunen. De stimuleringsregeling voor recreatie in de Voordelta is door zowel Zuid-Holland als Zeeland vastgesteld. De stimuleringsregeling voor visserij zal onderdeel uitmaken van het Europees visserijfonds. Ik kan aankondigen dat LNV dit zeer binnenkort zal publiceren. Alle afgesproken flankerende maatregelen zijn hiermee getroffen.

De heer **Roemer** (SP): Het is heel lastig voor de Kamer om zich te mengen in de verwachtingen over de lopende beroepen. Ik ga daar ook niet over. In bepaalde rapportages wordt gezegd dat er een groot risico ligt bij een te kleine natuurcompensatie. Is dat hiermee voldoende onderbouwd? Is de minister erop voorbereid wat bij een gegrond beroep moet gebeuren en wat daarvan de consequenties zijn? Wat zijn de consequenties als een beroep gegrond wordt verklaard? Welke risico's lopen wij dan?

Minister **Eurlings**: Die risico's zijn natuurlijk in beeld. Dan lopen wij op zijn minst behoorlijk uit in de tijd. Ik wil in het kader van de vraagstelling over de post onvoorzien daarop nader ingaan. Ik zeg nogmaals dat ik het ermee eens ben dat het ons niet past om ons te mengen in de lopende juridische procedures. Dat is ook niet mijn ambitie. De Kamer heeft mij echter terecht gevraagd naar het vertrouwen van het kabinet in de start van de aanleg. Wij kunnen die start billijken vanuit het vertrouwen dat zowel het all-over plan als de natuurcompensatie voldoen aan de gemaakte afspraken. Ik heb gezegd dat de uitspraak van de Raad van State van gisteren over de natuurcompensatie extra comfort geeft. Stap voor stap worden de laatste onzekerheden dus weggewerkt. Er zijn nog risico's, zeker. Hier geldt: «it ain't over till it's over». Ik ben altijd voorzichtig met negatieve casuïstieken. Dat weet de Kamer. Ik ga uit van het positieve scenario. In het kader van de post onvoorzien zal ik daar straks echter nog niets over zeggen.

De heer Koppejan vraagt naar de inschatting van het risico bij de beroepen. Ik heb al gezegd dat er nog vier beroepen tegen drie aanlegbesluiten lopen: Natuurbeschermingswetvergunning, ontheffing bestemmingsplan Maasvlakte 1 en de concessie. Ik verwacht duidelijkheid hierover rondom het begin van het tweede kwartaal 2009. Gelet op de aard van de voorbereiding van de besluiten en de uitspraak van de Raad van State van gisteren inzake de aanwijzing van de Voordelta als Natura 2000-gebied ben ik optimistisch over de afloop van deze beroepen. «Once again: it ain't over till it's over». Zolang als het onder de rechter is, passen hier geen definitieve uitspraken. Dat geldt ook voor de risico's van het project, die volledig afhankelijk zijn van de aard van de uitspraken. Wanneer zal het bestemmingsplan Maasvlakte 2 zijn goedgekeurd, zo vraagt de heer Koppejan. Zijn er nog risico's? Naar verwachting zal de provincie Zuid-Holland het bestemmingsplan Maasvlakte 2 in december van dit jaar goedkeuren. Het proces van goedkeuring verloopt naar mijn inschatting zorgvuldig, maar ook dan geldt dat partijen altijd tegen goedkeuring in beroep kunnen gaan. Ik heb zojuist een voorspelling in die richting durven doen. Daarover zal begin 2009 duidelijkheid ontstaan. Dan is het ook pas mogelijk om de juridische risico's van dat moment in te schatten. Komt er een beroep? Laten wij er maar van uitgaan. Waar grijpt dat beroep op aan? Dat kunnen wij dan beter inschatten. Ook hier spreek ik echter het vertrouwen uit dat het goed in elkaar zit.

Wat zijn de risico's van de start? Het belangrijkste risico van de start is dat de lopende beroepen tegen de aanlegbesluiten gegrond worden verklaard. In dat geval zal een van de beroepspartijen ongetwijfeld om een schorsing van de werkzaamheden vragen en zullen die zeer waarschijnlijk stilgelegd worden totdat de besluiten in voldoende mate zijn gerepareerd. Het gevolg is natuurlijk vertraging en ook een financieel risico voor het Havenbedrijf, kosten richting de aannemerscombinatie et cetera. Noch vanuit de rol van aandeelhouder noch als coördinerend ministerie is er aanleiding om dit risico als onverantwoord te duiden. Bij de afweging of het besluit te billijken was, vonden wij de casus sterk genoeg. De voordelen van de start wogen zwaarder dan dit theoretisch altijd bestaande risico.

Welke financiële risico's kent het project voor het Rijk nog, zo vraagt de heer Roemer nadrukkelijk. Het bijdragenmodel van Maasvlakte 2 maakt dat de financiële risico's voor het Rijk voor dit onderdeel zich beperken tot eventueel door het Rijk geïnitieerde scopewijzigingen casu quo nadere eisen op basis van bijvoorbeeld wijziging van specifieke wet- en regelgeving. Verder resteert op basis van de uitwerkingsovereenkomst een aantal rijksrisico's, bijvoorbeeld op het gebied van planschade. Dat heb ik zo-even aangestipt. Het geldt ook in geval van excessieve stijging van grondprijzen. Ik verwijs naar de 750 ha. Het gaat ook om kosten van wijziging van specifieke wet- en regelgeving. Hiervoor geldt met name de post onvoorzien als een dekkingsmiddel. Voorafgaand worden zo goed als mogelijk beheersmaatregelen getroffen, bijvoorbeeld een kasschuif om grondprijsstijgingen te voorkomen. Wij proberen het dus zo goed als mogelijk te beheersen. Kunnen wij kostenstijgingen en extra risico's voor het Rijk voorkomen? Nee, op dit moment niet.

De heer **Roemer** (SP): Een vraag voor alle duidelijkheid. In antwoord op vragen van de heer Vendrik schreef de minister dat de financiële risico's voor het Rijk nihil zijn. Nu hoor ik de minister vertellen dat die waarschijnlijk binnen de perken blijven. Dat is wat anders dan nihil.

Minister **Eurlings**: Het gaat daarbij, zo uit mijn hoofd, over twee verschillende risico's. Als ik mij niet vergis, vroeg de heer Vendrik naar de risico's voor het Rijk bij de start van Maasvlakte 2. Die zijn inderdaad nihil. Ik heb zojuist gezegd dat het Havenbedrijf, in het negatieve scenario van een toegestane schorsing, los van de vertraging te maken heeft met

oplopende kosten richting de aannemerscombinatie. De risico's voor het Rijk staan eigenlijk los van de keuze om al dan niet te beginnen. De heer Vendrik stelde een andere vraag. Meer in zijn algemeenheid heb ik duidelijk proberen te maken dat het Rijk nog steeds een aantal risico's kent. Die heb ik zojuist genoemd. Die hangen dus niet samen met het al dan niet billijken van de start, de plons, bij Maasvlakte 2. Daar liggen de risico's met name bij het Havenbedrijf. Ik had dat besluit echter niet gebillijkt als ik geen goed gevoel zou hebben over de zeer beheersbare risico's. Wat is de reden dat de commissie-MER aanvullende informatie heeft gevraagd, zo vragen mevrouw Roefs en de heer Koppejan. Zijn de ontwerpbesluiten nadien nog aangepast? De commissie-MER heeft bij het opstellen van haar conceptadvies, medio 2007, een aantal vragen gesteld en kanttekeningen gemaakt. Voor de initiatiefnemer en het bevoegd gezag was dit aanleiding om een korte verduidelijking van het al zo omvangrijke MER te vragen. De Kamer weet het: zesduizend bladzijden onderzoek, onder andere over het gehoor van de visjes. Er stond al veel in. Toch is gevraagd naar een korte verduidelijking, vooral om de vervolgpcedures zo zorgvuldig mogelijk te doorlopen. Ik heb de Kamer hierover in het najaar van 2008 bericht. Inhoudelijk betroffen de opmerkingen van de commissie-MER zaken zoals de luchtkwaliteit, de mobiliteit, de natuurcompensatie, de effecten van zandwinning, de wijze van uitvoering, de lozing van koelwater en ook de culminatie met andere projecten. Zowel de verduidelijking van de MER als het advies van de commissie-MER zijn gebruikt om de ontwerpbesluiten van de Maasvlakte 2 op te stellen. Er is niet zozeer sprake van aanpassen, maar meer van het verrijken met extra informatie op bepaalde punten. Dat is op zich ook helemaal niet gek, gezien de rol van de commissie-MER. Doel was om de vervolgpcedures zo zorgvuldig mogelijk te laten verlopen. Ik zeg dan: zo bedrijfszeker mogelijk laten verlopen. Beter nu extra informatie op tafel dan later tegen de muur lopen. De in deze richting aangepaste ontwerpbesluiten zijn vervolgens in januari van dit jaar de inspraak ingegaan.

Wat vind ik van de inspraakreacties op de besluiten en de vergunningen, zo vraagt de heer Roemer. Hoe schat ik die in? Tussen 4 januari en 15 februari van dit jaar hebben de ontwerpbesluiten voor de Maasvlakte 2 ter inzage gelegen. Alle 59 zienswijzen zijn in de periode februari-maart onder regie van Verkeer en Waterstaat beantwoord en verwerkt in de besluiten. Inhoudelijk ging de meeste aandacht uit naar natuur, luchtkwaliteit en mobiliteit. Waar nodig zijn ontwerpbesluiten en vergunningen aangepast en aangescherpt. Dit laatste speelde vooral bij de onderwerpen natuur en luchtkwaliteit. Bij luchtkwaliteit zijn de maatregelen om dit te borgen juridisch verankerd in het bestemmingsplan Maasvlakte 2. Ik heb zojuist gezegd dat daar de zekerheid zit voor de omwonenden dat het niet bij woorden alleen blijft.

Heeft het onderzoek luchtkwaliteit nog tot aanpassingen geleid, zo vraagt de heer Koppejan. Het onderzoek luchtkwaliteit, zoals beschreven in de Derde Voortgangsrapportage, heeft geleid tot het ontwerpen van maatregelen die nodig zijn om te voldoen aan de wettelijke eisen ten aanzien van de luchtkwaliteit. De maatregelen waren al eerder op hoofdlijnen duidelijk en overeengekomen tussen de gemeente Rotterdam, het Havenbedrijf en het Rijk. Deze maatregelen betreffen onder andere een milieuzone voor het vrachtverkeer, snelheidsbeperkingen en een verbod op vervuulende motoren voor de binnenvaart en luchtschermen op enkele specifieke locaties. In het kader van de verwerking van de inspraakreacties op het ontwerpbestemmingsplan zijn de maatregelen fijngeslepen, bijvoorbeeld de datum inwerkingtreding milieuzone. Bovendien zijn de maatregelen juridisch verankerd in het bestemmingsplan, zodat maatregelen uit de overeenkomst over de luchtkwaliteit ook voldoende garanties voor burgers en bedrijven bieden. Daarmee ligt er naar mijn stellige overtuiging een robuust en overtuigend pakket op dit vlak.

De heer Roemer haalt aan dat de gemeente Rotterdam spreekt van het mooiste gebied van Nederland. Hij vraagt naar de definitie van schoon. Ik ben het met hem eens dat er veel definities zijn. In mijn eigen tongval is het «schaon». Zo geïnterpreteerd kan ik nog wel meer mooie gebieden noemen, zoals het Geuldal. «Need I say more». Geïnterpreteerd op de niet-Limburgse manier, los van de vraag of het echt schoon is, kan ik mij voorstellen dat deze opmerkingen worden gemaakt. Ik heb eerder gezegd dat het mooi is dat de haven Rotterdam voorop loopt bij het Global Climate Initiative. Men probeert echt stappen te zetten naar een CO₂-neutrale haven. Ik vind het van belang, omdat havens vroeger een negatief beeld hadden, met zware industrie en veel luchtvervuiling. Dat is ook nu nog vaak zo. Ik was onlangs bij de havens van Los Angeles en Long Beach in Californië. Die lopen ook redelijk voorop. De burgemeester van Long Beach wist mij wel te vertellen dat de haven de grootste luchtvervuiler van Zuid-Californië is. Een omslag in het denken is daarom goed. Er wordt nu veel aandacht gehecht aan milieumaatregelen. Wat is nu geregeld? Alle modaliteiten zullen goed beschikbaar zijn. Heel nieuw en echt vooruitstrevend is dat het aandeel van het vrachtverkeer relatief gering zal worden, van nu 49% naar 35% in 2033. Dat is een hele opgave voor ons. Een beduidende minderheid aan vracht zal dus per truck worden afgevoerd. Er worden zeer hoge eisen gesteld aan de bedrijven die zich gaan vestigen. De vorm en de inrichting van Maasvlakte 2 houden maximaal rekening met de natuur. Dat los van de vraag naar de schoonste. De Maasvlakte 2 zal het toonbeeld zijn van een nieuw soort havengebied, waarin te zien zal zijn, niet alleen uit metingen van luchtkwaliteit et cetera, maar ook in de ervaring, dat er sprake is van een nieuw soort haven. Dat is van belang in combinatie met het Global Climate Initiative waarbij Rotterdam een voorbeeld is en wereldwijd vooroploopt. Wat is de stand van zaken bij de beroepen bij de Raad van State over de aanwijzingsbesluiten, zo vragen onder andere mevrouw Roefs en de heer Koppejan. In het kader van Natura 2000 heeft LNV aanwijzingsbesluiten gepubliceerd met daarin natuurdoelen voor de Voordelta, het Voornse duin en de duinen van Goeree. Tevens zijn in het aanwijzingsbesluit van de Voordelta de compensatiedoelen voor de aanleg van Maasvlakte 2 opgenomen. Tegen deze aanwijzingsbesluiten zijn beroepen ingesteld. De Raad van State heeft hierover gisteren positieve uitspraken gedaan voor zowel Natura 2000 als de natuurcompensatie. Twee ondergeschikte onderdelen van het aanwijzingsbesluit Voordelta zijn vernietigd. De andere besluiten zijn geheel intact gebleven. Daarmee is de basis voor de natuurcompensatie Maasvlakte 2 volledig intact. Ik zie dan ook verdere uitspraken over de natuurcompensatie voor de aanleg van Maasvlakte 2 met vertrouwen tegemoet. Is inmiddels gestart met de duincompensatie, vraagt de heer Koppejan. Ja, morgen zal die op het strand van 's-Gravenzande officieel van start gaan. Ik zal de Kamer een ervaring delen over anderhalf jaar ministerschap. Vaak mag ik officiële starthandelingen verrichten en openingen. Het komt niet zelden voor dat voor die openstelling een weg opnieuw tijdelijk wordt geblokkeerd. Die was allang open en vervolgens komt de minister een lintje doorknippen! Dat heeft altijd iets onvolkomens. Als ik hier zeg dat morgen de officiële starthandeling plaatsvindt, kan de Kamer er dus vertrouwen in hebben dat er niet pas morgen iets gebeurt. Er is dus gestart. Morgen start het officieel. Van november 2008 tot april 2009 zal de combinatie Delflandse kust, Van Oord en Boskalis, een nieuw natuurgebied aanleggen aan de kust van 's-Gravenzande en Hoek van Holland. Waarom is er minder natuurcompensatie nodig, zo vragen de heer Roemer en mevrouw Roefs. Omdat er geen aantasting van de morfologie in de Haringvlietmond optreedt en er geen «saltspray» op de kust terechtkomt, is er geen duincompensatie voor de aanleg van Maasvlakte 2 noodzakelijk. Wel voor het gebruik van de Maasvlakte. Daarmee is de zeereep als compensatieproject komen te vervallen. Die maatregel is dan ook niet

opgenomen in de verstrekte vergunning. Qua duincompensatie kan ik nog zeggen dat 100 ha. is gereserveerd en dat nadere berekeningen van de effecten op ongeveer 35 ha. wijzen. Dat blijkt ook uit de MER. Dat zijn de berekeningen die wij moeten doorlopen. Dat is het beeld dat zich nu begint af te tekenen.

Betekent het vervallen van de zeereep als natuurcompensatie nog een financiële meevaller voor het project, vraagt de heer Koppejan. Wij blijven positief. Het antwoord is ja. Omdat er geen aantasting van de morfologie in de havenmond optreedt en geen «saltspray» optreedt is compensatie niet noodzakelijk. Financiële gevolgen van deze scopeverandering, zowel voor het projectbudget als de post onvoorzien, zal ik in beeld brengen zodra de vergunning, waarin de zeereep niet is opgenomen, onherroepelijk is. Op dat moment kunnen wij de scope bijstellen. Dan hebben wij een meevallertje in deze moeilijke dagen.

Het zeereservaat en het autostrand. Reikt dat tot aan de kust en wat betekent dat voor belemmering van de recreatie? Ik kan de heer Madlener gerust stellen. Het natuurgebied loopt niet geheel tot aan de kust. Dat betekent dat de mensen kunnen blijven plonzen. In theorie kan het een het ander raken. Ik kan mij voorstellen dat kitesurfen, op vierhonderd tot vijfhonderd meter vanaf de kust, het natuurgebied raakt. Voor het overige wordt de recreatie aan de kust hierdoor niet geraakt. Het autostrand is een bekend gegeven. Ik wil voor alle duidelijkheid zeggen dat dit allang gesloten is. Die sluiting staat geheel los van de besluitvorming over PMR. Ik ben het overigens ermee eens dat dit gebied wel degelijk een recreatieve functie moet hebben. Dat zal het zeereservaat niet verhinderen. Wij kunnen gewoon naar het strand blijven gaan.

Mevrouw Roefs vraagt naar het bezwaar tegen de tbb's. De Fauna-bescherming heeft eerder bezwaar gemaakt tegen de tbb. De Fauna-bescherming heeft eerder bezwaar geuit tegen de tbb. Inhoudelijk stelt het zich op het standpunt dat de natuur in de Voordelta verbeterd moet worden. Dat had toch al moeten gebeuren. Volgens De Faunabescherming hadden hier voor compensatie heel andere dingen moeten gebeuren. Met de uitspraak van de Raad van State van gisteren is duidelijk dat dit niet nodig is. Dat versterkt mijn vertrouwen in een goede afloop.

Onder andere de heer Roemer vraagt naar het soort schepen dat Maasvlakte 2 gaat aandoen. Hoe zit het met de volledige capaciteit en de benodigde infrastructuur? De Maasvlakte 2 is bij uitstek geschikt voor grote zeeschepen en containerschepen met diepgang. Daarop richt men zich met name. Hoe staat het met de achterlandverbindingen? Daar wordt Kamerbreed naar gevraagd. Voor het verbeteren van de bereikbaarheid van de Rotterdamse haven moet veel gebeuren. Ik trek het breder. Heel Rotterdam loopt vast als wij rond de ruit van Rotterdam niet overgaan tot aanleg van extra vervoerscapaciteit. De landelijke capaciteit analyse wegen laat zien dat, zeker ook na de besluitvorming rond Amsterdam, de A6/A9 en de in gang gezette besluitvorming over de draaischijf Utrecht, het bij Rotterdam nu ook echt gaat gebeuren. Bloedrood is de kleur van de analyse bij een onveranderde situatie in de toekomst.

Wat doen wij nu? Wij hebben vorige week een spoeddebat gevoerd over de A4-Midden-Delfland. Ik hoop dat de Kamer daarvan het beeld heeft overgehouden dat wij onverdroten verdergaan om tot een beslissing te komen in deze moeilijke materie. Wij houden de vaart erin door niet tot een vaartunnel over te gaan! Zonder traagtunnel houden wij de vaart erin.

Wat gebeurt er meer? Voor het wegverkeer worden de volgende projecten uitgevoerd. Er komt een uitbreiding van de capaciteit van de A15, tussen de Maasvlakte en het knooppunt Vaanplein. Het traject Vaanplein-Botlek wordt verbreed van twee keer drie naar twee keer vijf rijstroken. De aansluiting op de A29 wordt verbeterd. De bestaande Botlekbrug wordt vervangen door een hogere brug met twee keer twee rijstroken. Het traject van de Botlek naar de Maasvlakte wordt uitgebreid met een plus-

strook. De planning van het project is erop gericht de capaciteitsvergroting in 2015 volledig beschikbaar te hebben. Dan moet het er zijn. Dat komt dus overeen. Aanpassing van de aansluiting van het kruispunt N57-N218 wordt in 2010 gestart en wordt gerealiseerd in 2011. In samenhang daarmee wordt ook de aansluiting van de N57 op de Harmsenbrug verbeterd. Vervolgens de optimalisering van de IJsselmondse knoop ter hoogte van Barendregt. Daarnaast worden momenteel door de Verkeersonderneming, het nieuwe samenwerkingsverband tussen het ministerie Verkeer en Waterstaat, de gemeente en de stadsregio Rotterdam en het Havenbedrijf, maatregelen genomen en ontwikkeld die op korte termijn effect hebben op een betere doorstroming van de A15 en het onderliggende wegennet en de Rotterdamse haven. Dat is nu in gang gezet. Zijn wij er daarmee? Nee.

Ik vind het van belang dat een van de hoofdpunten van de conferentie Randstad Urgent de start van de Verkenning Ruit Rotterdam was. Daarin zullen wij met de partners uit de regio bekijken wat er extra nodig is en hoe wij dat voor elkaar kunnen krijgen. Daarbij komt de discussie over de tweede oeververbinding tot zijn recht. Daarbij wordt ook indringend gekeken naar de mogelijkheden voor publiek-private samenwerking. De Kamer weet dat het werk van de A4-Zuid-projectgroep interessante inzichten heeft opgeleverd. Die kennis over PPS willen wij stevig positioneren in de Verkenning Ruit Rotterdam. Daarin kunnen immers allerlei van dit soort projecten aan de orde komen. De verkenning wordt geen tocht naar Methusalem. Ik heb bij de conferentie gezegd eind volgend jaar de beelden duidelijk te willen hebben: waar zetten wij op in, op welke manier en met welke prioriteiten? Dat wordt veel werk het komende jaar. Dat is nodig, omdat voorkomen moet worden dat het volledig vastloopt in Rotterdam. Regeren is vooruitzien. De haven heeft potentie. Ook groeit het gewone wegverkeer. Wij moeten dan ook alles op alles zetten om een negatief toekomstbeeld weg te nemen. Dit is een topprioriteit voor de landelijke verkeer en waterstaat.

De heer **Roemer** (SP): De potentie van het havengebied is enorm groot. Wat is de exacte verwachting als de bedrijvigheid er is? Wat is de verwachting hoeveel capaciteit nodig is om de zaak netjes op orde te houden?

Minister **Eurlings**: Als wij de planning houden, komen wij rond 2013 aan. Het begint rustig, ook afhankelijk van de economische situatie. Iedereen merkt nu dat de wereldhandel minder groeit dan een jaar geleden is voorzien. Bij dit soort ontwikkelingen, ik ben geen expert in kredietcrises, gaat het echter over tientallen jaren. Wie tientallen jaren terugkijkt, ziet een steady groei. Ik heb geen enkele reden om te verwachten dat die groei zich over de jaren heen niet voortzet. Wij stimuleren de groei met de aanleg van de Tweede Maasvlakte en door betere achterlandverbindingen. Ik noem de Betuweroute, waar niet alleen het stuk tot aan de Duitse grens van belang is. Het is van belang dat de corridor Rotterdam-Genua wordt afgebouwd. Een belangrijk deel daarvan ligt in Zwitserland met de Lötschberg-tunnel. Dat moet een ononderbroken corridor worden, een fantastisch alternatief voor de weg. Men moet fluks kunnen doorstromen, over de landsgrenzen heen. Ook daaraan wordt gewerkt. Wat is ons beeld? Met de verwachte ingroei en als de tot 2015 benodigde maatregelen op tijd gerealiseerd worden, is de doorstroom voldoende gegarandeerd. Vervolgens moeten wij doorpakken. Er moet meer. Daarom die verkenning van de ruit bij Rotterdam. Vandaar dat ik er achteraan zit om het beeld snel duidelijk te krijgen. Wij moeten niet jarenlang onderzoeken. Wij moeten snel een beeld hebben van wat ons extra te doen staat met de tweede oeververbinding.

De heer **Madlener** (PVV): De verkenning van de ruit is juridisch nodig. De ambtenaren moeten hun werk doen. Mij is al jarenlang bekend dat die ruit volstrekt tekort schiet. Bij die oefening van laatst was te zien dat de gehele ruit en de gehele veiligheidsregio compleet vast zit. Er is al jarenlang sprake van een achterstand. De minister gaat de verkenning doen in nauwe samenwerking met het Havenbedrijf, de gemeente Rotterdam en de regio, zo neem ik aan. Er moeten straks niet twee geluiden komen, maar één plan.

Minister **Eurlings**: De heer Madlener weet dat wij in het programma Randstad Urgent werken met duo's. Jeanette Baljeu zal aan mijn zijde staan vanuit Rotterdam om dit gezamenlijk op te pakken. Het zal een gezamenlijk werkstuk zijn. De heer Madlener heeft volstrekt gelijk dat er over de urgentie niets meer onduidelijk is. De verkenning is niet om te bezien of er een probleem is, maar welke maatregelen als eerste genomen moeten worden. Wij spreken ook over een tweede oeververbinding. Een vraag is dan hoe dat met PPS gedaan kan worden. Wat zijn daarvoor de mogelijkheden? Wij moeten daar een reëel beeld van krijgen. Vervolgens moeten wij onze rijen in gelid krijgen voor een eigen planning in dit huis. Daarvoor is het bedoeld. Het gaat dus niet om de vraag of, maar om de vraag hoe.

Ik kan nog veel zeggen over de spooransluitingen. Dat zal echter wel bekend zijn.

De heer **De Krom** (VVD): Naar mijn stellige overtuiging moeten die wegen er in 2014 gewoon liggen. Als dat niet zo is, loopt de boel nog veel verder vast. Ik heb dan ook gezegd dat wij moeten terugrekenen. 2014 is vanaf nu nog ongeveer zes jaar. Elverding zegt dat het binnen vijf en een half jaar moet kunnen. Dat moet ook het uitgangspunt zijn. Het gehele traject van de tweede ruit, A15 et cetera, moet er gewoon in 2014 liggen. Als dat niet het geval is, gaat het mis.

Minister **Eurlings**: De commissie Elverding ging over de procedures. Wij hebben het hier ook over de aanleg. Dat komt er nog bij. Ik zei zo-even niet dat de procedures doorlopen moeten zijn, maar dat de zaak gerealiseerd moet zijn. Ik heb gezegd dat er al heel veel zal liggen. Het knooppunt N57-N218 ligt er in 2011. Punt. Tal van maatregelen zijn dus eerder gereed dan 2014. De verkenning van de ruit moet volgend jaar duidelijk maken wat mogelijk is. De Kamer mag erop rekenen dat ik daarbij vaart maak. Dat wil niet zeggen dat er binnen een paar jaar een tweede oeververbinding ligt. Dat moet uit de verkenning komen. De verbreding van de A15, een gigantische capaciteitsuitbreiding, zal ook uiterlijk 2015 klaar zijn. Dat is allemaal heel snel, gezien hoe stevig dit is. Ik vraag nog eens de aandacht voor de Verkeersonderneming. In Rotterdam kunnen wij het ons nog minder dan waar ook in Nederland permitteren dat de winkel tijdens de verbouwing niet geheel open is. De aanleg moet zo plaatsvinden dat gedurende de aanleg niet het gehele verkeerssysteem stopt. Ook dat is een complicatie. Wij kunnen er niet met een wals overheen en de zaak eventjes sluiten. Daarmee vind ik dit, zo zeg ik tegen de heer De Krom, heel erg ambitieus. Hiermee zijn wij er echt nog niet. Er moet meer. Er moet snel meer. De Kamer hoort aan het einde van de verkenning, binnen een jaar, wat ons voorstel is. Daarover spreken wij vervolgens.

De heer **De Krom** (VVD): In december behandelen wij het MIRT. Ik kom daar dan uitgebreid op terug. Ik zou het prettig vinden om bij het door mij omschreven pakket aan maatregelen een doorkijkje in de planning te krijgen. Kan de minister dat toezeggen? Dan kan de Kamer bij behandeling van het MIRT nauwkeurig bekijken of uit de planning de urgentie blijkt waarover de minister het heeft. Ik begrijp de problemen met 2014. Dat is echter wel mijn ijkpunt.

Minister **Eurlings**: Ik zeg toe de geplande projecten, zojuist door mij genoemd, aan de Kamer te doen toekomen, inclusief de planning. De verkenning vindt niet voor niets plaats. Die is gericht op wat er extra moet gebeuren en om de zaken tegen elkaar af te kunnen wegen. Ter geruststelling zeg ik dat de wijze van aanpak ook door mevrouw Baljeu, de zeer ambitieuze VVD-wethouder in Rotterdam, als positief wordt gezien. Die is er heel enthousiast over, net als het gemeentebestuur van Rotterdam. De extra slag, die er bovenop komt, moeten wij in het komende jaar helder krijgen. Ik heb eerder de markt uitgedaagd. Gisteren spraken wij over de commissie-Ruding. Het komt er nu op aan. Dat heeft de heer De Krom, en anderen, terecht als oproep aan mijn adres gedaan. Het komt nu aan op daden, om het op zijn Rotterdams te zeggen, ook bij de PPS. De ruit van Rotterdam is niet alleen verkeerstechnisch doorpakken, maar ook als het gaat om private financiering. Gezien de Verkeersonderneming is het een interessant gegeven om te zien hoe op een nieuwe manier samengewerkt wordt bij het vervoer. Rotterdam is daarbij een voorloper aan het worden. Heeft de kredietcrisis nog invloed? Nee. Wij mogen ons gelukkig prijzen met het feit dat het Havenbedrijf erin geslaagd is de financiering rond te krijgen voor het huidige tijdperk. Wij hebben ook vertrouwen in de solide financieringsconstructie. Wij verwachten dus geen problemen. Dat is maar goed ook.

In hoeverre is het Rijk met geld in het project betrokken, zo vraagt mevrouw Roefs. Voor de realisatie van de landaanwinning levert het Rijk een forse financiële bijdrage van 700 mln. aan de private partij het Havenbedrijf. De hoogte van deze bijdrage is uitgebreid getoetst op staatssteunaspecten door de Europese Commissie en is door Brussel akkoord bevonden. Op grond van de businesscase heeft het Havenbedrijf vervolgens private financiers gevonden voor het resterende bedrag. Dat is 2,9 mld.

De heer **Madlener** (PVV): Hoe zit het met de financiering vanuit Brussel? Brussel investeert in tal van projecten waarbij ik denk: Goh, dat kan Spanje best zelf. Lobbyt de minister keihard om geld uit Brussel voor dit project vrij te maken?

Minister **Eurlings**: Er komt geld uit Brussel, niet voor de aanleg maar voor de achterlandverbindingen bijvoorbeeld stimulering van de Betuweroute. Het gaat niet om de aanleg van de Maasvlakte.

Ik heb al gesproken over de post onvoorzien. De onvoorziene kosten voor projectonderdelen die het Rijk uitvoert, zijn de risico's die los staan van het nihilrisico waarover ik heb geantwoord aan de heer Vendrik.

De heren Koppejan en Roemer vragen naar de beweegredenen van Shell om zich terug te trekken uit het BMG-project warmtebedrijf. De reden is dat de kosten van de uitkoppeling bij Shell tijdens de nadere voorbereiding zo hoog waren gestegen dat de kosten niet meer konden worden terugverdiend. De uitkoppeling is de levering van de restwarmte. Er is nu een andere producent van restwarmte gevonden. De warmte wordt nu volledig geleverd door de Afvalverwerking Rotterdam, zoals overeengekomen. De BMG-bijdrage is van begin af aan begroot op 7 mln. Die bijdrage is niet gewijzigd door de wijzigingen in het project. Ook hier hoeven wij dus niet bevreesd te zijn.

Mevrouw Roefs vraagt waarom er een tekort is bij de financiering van het project Landtong Rozenburg en hoe groot het is. Zoals aangegeven in de voortgangsrapportage wordt het tekort van 3 mln. veroorzaakt door het stagneren van het Harbour Technology Centre en door onduidelijkheden over opbrengst van de sanering van een voormalige vuilstort. Met de stuurgroep Landtong Rozenburg zijn afspraken gemaakt en er resteert een ongedekt deel van 0,9 mln. Dit acht de stuurgroep zelf een aanvaardbaar tekort, aangezien er bij de verdere realisatie van de landtongprojecten voldoende rek zit om tot een sluitend budget te komen. Vanwege deze

opvatting van de stuurgroep is er geen verhoging van de rijksbijdrage voorzien.

Hoe is de overdracht van het dossier binnen VROM geregeld? Er is een overlap tussen oud en nieuw. Bovendien worden medewerkers van VROM ingezet die eerder al in het project zijn ingezet. Het ziet er dus fluks uit.

Nadere gedachtewisseling

De heer **Koppejan** (CDA): Voorzitter. Mij rest slechts dank voor de antwoorden van de minister.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ook ik dank de minister voor de beantwoording van alle vragen. Het is ongelooflijk dat al mijn vragen zo keurig zijn beantwoord! In het lijstje complimenten worden het Havenbedrijf en de gemeente Rotterdam genoemd, maar niet de provincie Zuid-Holland. Die noemde de minister later wel even. Ik hoor dat er bij de provincie nog wel wat vaart achter de verwerving van de grote aantallen hectares gezet mag worden.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Dank voor de vele antwoorden. Ik kan het niet laten om dit project even iets groter te trekken. Wij hebben in Noordwest-Europa immers met een complete havendelta te maken. Van Le Havre tot Hamburg is een regio die in kilometers net zo groot is als de havendelta Shanghai. Ik ben in eerste termijn ingegaan op de toekomst van de Maasvlakte voor de grote zeeschepen. Nu die stap definitief is gemaakt, is het logisch dat de nieuwste en grootste schepen daar moeten komen. Het ligt weinig landinwaarts. De meest milieuvriendelijke en schoonste technieken zullen worden geëtaleerd. De beste overslagmomenten worden daar gerealiseerd, met de beste invoer in Nederland en Europa, met de Betuwelijn en de Noord-zuidverbinding. Is het dan niet logisch dat de overheid voor de nieuwste en grootste schepen focust op de Maasvlakte? Moet er niet een streep gezet worden door de grotere zeeluis bij IJmuiden? Wij moeten de aandacht niet splitsen, maar juist focussen bij de grootste schepen. Dan veroorzaken wij in Amsterdam weer nieuwe doorvoerproblemen. Graag een reactie van de minister.

De heer **Koppejan** (CDA): De heer Roemer stelt mij een beetje teleur wat zijn kennis van grote zeeschepen betreft. Amsterdam is een geheel ander type haven. De diepgang van de schepen is al beperkt in het Noordzeekanaal. Amsterdam kan in zijn haven dus nooit de grootste zeeschepen ontvangen. Het gaat bovendien om de breedte. De schepen worden immers breder. Daarvoor is vernieuwing van de zeeluis bij IJmuiden noodzakelijk. De heer Roemer vergelijkt dus appels met peren.

De heer **Roemer** (SP): Dat is volstrekte onzin. Wij moeten in het licht van één groot havendeltagebied onze aandacht en onze vele miljoenen focussen.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Ik vind het enthousiasme fijn van de minister als hij spreekt over dit project. De infrastructuur past inderdaad in een veel groter gebied. Het breder trekken van dit project is een prima zaak.

Ik stip aan dat tolwegen voor ons niet aanvaardbaar zijn. Daarop moeten wij niet aankoersen. De automobilisten betalen in Nederland ontzettend veel belasting, in totaal 16,5 mld. per jaar. Financiering door tol is dan ook geen goed idee.

De discussie over natuurcompensatie en zo komt neer op chantage door onze eigen regels. Die worden misbruikt door milieuclubs. Voor ons hoeft dat allemaal niet. Ik ken het gebied als mijn broekzak. Ik kan vertellen dat natuur en industrie daar perfect samen gaan. Dit is een klein stukje Neder-

land met een heel mooi natuurgebied, Voornse duin, een gigantisch rijke biotoop. Een kilometer verderop begint het grootste industriegebied van Europa. Dat gaat heel goed samen. De vogels voelen zich heerlijk als zij door de haven vliegen. Er is zelfs een meeuwenplaag. Die meeuwen worden dan weer beschermd door die milieclubs. Het is daar één groot feest van subsidietrekkers! Het is allemaal totaal onnodig. Natuur en haven gaan daar al jaren samen. Ik kan vertellen dat het daar goed wonen is. Wij stemmen er alleen mee in omdat wij gechanteerd worden. Anders lopen wij door deze subsidiemisbruikers alleen maar vertraging op.

De heer **Roemer** (SP): Het moet maar eens een keer afgelopen zijn! Je mag van mening verschillen over de vraag of de natuur belangrijk is. Maar mensen die zich inzetten voor ons aller gezondheid, ook die van de heer Madlener, zo wegzetten? Ik maak daar formeel bezwaar tegen. Wij moeten voorzichtig zijn om mensen die gebruik maken van hier gemaakte afspraken zo weg te zetten. Wij moeten daarmee stoppen. De heer Madlener mag het er niet mee eens zijn dat wij de natuur beschermen. Hij mag van mening zijn dat heel Nederland geasfalteerd moet worden. Dat is zijn goed recht. Hij moet echter voorzichtig zijn met uitspraken over mensen die gelukkig gebruik maken van rechten die wij hier afspreken.

De heer **Madlener** (PVV): Ik bind niet in op dit punt. Deze mensen maken geen gebruik van hun rechten. Zij maken misbruik van hun rechten, op kosten van de belastingbetaler. Zij worden gesubsidieerd. Het zijn beroepsklagers. Het heeft ook niets meer te maken met de werkelijkheid. Ik roep dan ook op om in te zien dat de werkelijkheid van de natuur een stuk ingewikkelder is dan alleen natuurgebied of alleen industrie. Dat stel ik hier voorop. De natuurclubs doen voorkomen dat een hek eromheen en een bord met verboden toegang voldoende is. Zo werkt het niet. Natuur, mens en recreatie gaan goed samen. Wij hoeven dat niet zwart-wit te scheiden. Deze milieclubs gebruiken deze juridische scheiding alleen om de boel te vertragen.

De heer **Roemer** (SP): De PVV is wat betreft immigratie ook alleen een beroepsklager en wil alleen een hek om Nederland zetten. De PVV wordt ook gesubsidieerd door de overheid. Moet de PVV dan maar verboden worden?

De heer **Madlener** (PPV): Het vermengen van de integratieproblemen met aanleg van infrastructuur is misplaatst. Ik begrijp de vergelijking niet.

De heer **De Krom** (VVD): Ik heb een vraag over de natuurcompensatie. Ik zou het prettig vinden als de commissie een keer samen met de minister diep duikt in de plannen, inclusief kaarten, planning en processen, over de natuurcompensatie bij Rotterdam. Is de minister bereid daarover een technische briefing te verzorgen, ergens in januari? Ik kijk ook even naar mijn collega's of zij dat een goed idee vinden. Ik heb daar zelf behoefte aan. Ik zie dat mijn collega's het voorstel steunen.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Dank aan de heer Koppejan voor zijn opmerking.

Mevrouw Roefs vraagt naar de provincie. Ik geef een kort overzicht van de stand van zaken bij de grondaankopen. Begin 2007 heeft de gemeenteraad van Albrandswaard het voorkeursrecht gevestigd voor het landschapspark Buitenland. Dit betekent dat grondeigenaren die willen verkopen hun grond eerst aan de overheid moeten aanbieden. De eerste 16 hectaren van het landschapspark is inmiddels verworven. Verder zijn er op dit moment meerdere taxaties uitgevoerd en zijn er onderhandelingen gestart met particuliere grondeigenaren. In verband met de lopende

onderhandelingen kan ik daarover in het openbaar niet al te veel zeggen. Dat zou de belangen schaden.

Daarnaast is gekeken naar de zogenaamde zelfrealisatie van het plan door de huidige eigenaren. Bovendien heeft een aantal bedrijven te kennen gegeven gebruik te willen maken van ruilgronden. Aan de noordrand heeft de gemeente Rotterdam al geruime tijd een substantieel deel van de gronden in bezit.

Ik heb later in mijn betoog ook de provincie Zuid-Holland genoemd. Die had ik direct mee moeten nemen bij mijn complimenten aan het begin van mijn betoog. Daar is geen sprake van een dubbele bodem. Ik ben het met mevrouw Roefs eens dat, ongeacht dat LNV en de provincie samen druk aan de slag zijn met realisatie van de 750 hectaren, hier nog een stevige uitdaging ligt. De opmerking van mevrouw Roefs om haast te maken is niet aan dovemansoren gericht. Wij moeten er daar vaart in krijgen.

De heer Roemer bezag het gebied van Le Havre tot Hamburg als één gebied. Dat is een verstandige blik op de situatie. Voor een Chinees, vanuit de grootte en afstanden die men daar gewend is, heeft dit gebied iets weg van de delta van Shanghai. Daarom dat wij meer en meer moeten bekijken hoe wij elkaar kunnen versterken en samen, ondanks de concurrentie, optreden naar de buitenwereld en in het kader van milieu-maatregelen proberen om gezamenlijke stappen te zetten. Om te voorkomen dat belangrijke milieumaatregelen tot extra onderlinge afgeleide concurrentie leidt moeten deze stappen samen gezet worden en moet men zich PR-technisch gezamenlijk aan de wereld presenteren. Ik ben het daarmee zeer eens.

De heer Roemer vraagt specifiek naar de discussie over de nieuwe zeesluis bij IJmuiden. Is dat niet meer een Ajax-Feijenoordwedstrijd in plaats van echte noodzaak? Dit is niet het moment om vooruit te lopen op mogelijke besluitvorming over zo'n zeesluis. In dit kader worden kosten-batenanalyses gemaakt. Mogelijke concurrentiemotieven in de negatieve zin van het woord worden daarin doorgeprikt. Die analyse legt dus bloot wanneer een schip goedkoper in Rotterdam kan komen, zodat het kosten-technisch niet interessant is om de zeesluis aan te leggen. Die effecten worden eruit gezeefd. Dat is van belang. Op basis van de echte kosten-batenanalyse moeten wij een beslissing nemen. Vanuit de systematiek van de kosten-batenanalyse heb ik er vertrouwen in dat dit soort andere effecten eruit worden gefilterd.

De heer Madlener dank ik voor de opmerking over de brede blik. Vanuit een achterstand kan een voorsprong genomen worden. Bij Rotterdam merk ik, ook over de infrastructuur, enthousiasme. Het is inspirerend om te zien hoe wij er met elkaar in slagen om vanuit een positie van verschillende wegen, een versnipperde aanpak en verschillende competenties: gemeente, provincie, Havenbedrijf, land, op een creatieve manier en op korte termijn de Verkeersonderneming op te zetten. Weg dus met de formele bevoegdheden en met een praktische bril naar afstemming van beleid kijken. Dat is een heel goede aanpak. Wij gaan breder kijken en zo de achterstand van Rotterdam vertalen in een voorsprong. Hoe de verkenning eruit zal zien, wat het resultaat is en op welke manier PPS erin naar voren komt, daarop wil ik niet vooruitlopen. Het standpunt van de PPS over tol is bij deze nadrukkelijk uitgesproken. Gisteren bij de discussie over commissie-Ruding was te zien dat er verschillende manieren zijn om privaat geïnvesteerd geld terug te verdienen. Die discussie moet in de verkenning tot zijn recht komen.

Natuur en haven gaan samen. Dat klopt. De heer Madlener heeft gelijk. Soms is het onverwacht en gek welke effecten er zijn. Er is gevraagd om de oude bielzen van de IJzeren Rijn op te breken, en zo zeker te zijn dat er nooit meer een trein rijdt. Dan maken wij ons niet populair bij de natuurvrienden. Op de oude, rottende bielzen voelen de hagedisjes zich immers heel erg thuis. Die wentelen zich daar in de weelde van de oude spoor-

biels. Zo kan dus onverwacht een aparte en positieve habitat worden gecreëerd. Wel is van belang om bovenwettelijk zo veel mogelijk aan natuurcompensatie te doen. Er is sprake van een win-winsituatie. De economie gaat erop vooruit en de leefkwaliteit rondom Rotterdam ook. Ik vind dat het intensieve proces over vele jaren een goed resultaat heeft geleverd. Ik vind de natuurprojecten «as such» waardevol. Ik vind ook waardevol dat het overgrote merendeel van maatschappelijke organisaties zeggen geen bezwaar aan te tekenen. Die vinden dat het er prima uitziet. Meer politiek gezien, vanuit het respect voor iedere organisatie die haar wettelijke mogelijkheden gebruikt, heb ik inhoudelijk minder met de lijn van Milieudefensie. Die zegt: wat u ook plant, wij zijn tegen. Dat is politieke dogmatiek. Dat is mijn inhoudelijke mening. Dan nog heeft Milieudefensie het recht om de wet te gebruiken. Of wij die wet vervolgens aanpassen, is een discussie die wij een andere keer voeren. Ik hecht eraan positief te zijn over het resultaat van een proces waarin heel veel maatschappelijke geledingen mee hebben gedacht en vervolgens tegen hun achterban hebben gezegd geen bezwaar meer in te zullen dienen. Zij zeggen: het ziet er goed uit en zo moet het er komen. Dat is een teken van kracht.

De heer **Madlener** (PVV): De nuancering van de minister steun ik. Niet alle milieuclubs zijn even erg als Milieudefensie. Wij zijn niet tegen natuur. Die vergroot de leefbaarheid. Er moeten geen hekken omheen met een bord met verboden toegang. De mens wordt dan geweerd. De mens moet juist de natuur in. Ik hoop dat de minister zich daarvoor sterk maakt.

Minister **Eurlings**: De mens is volgens mij onderdeel van de natuur. Die discussie moet de heer Madlener met de ministers van LNV en VROM voeren. Zijn punt is echter helder.

De heer De Krom zeg ik toe begin volgend jaar een technische briefing te organiseren. Ik wil mij daarin niet beperken tot natuurcompensatie rond Rotterdam. Hij sprak over de 750 hectaren, die in strikte zin geen natuurcompensatie is. Wij zullen het ergens in januari plannen, in samenspraak met de commissie.

Toezeggingen

- De minister zal de Kamer vóór de behandeling van het MIRT 2009 een overzicht doen toekomen van de planning casu quo het stappenplan van de infrastructuurprojecten inzake de Ruit Rotterdam, waaronder A4-Noord en Zuid, de A15, de A13/16 en de Tweede Oeververbinding.
- De minister zal begin 2009 een technische briefing aan de Kamer laten organiseren over de natuurcompensatie samenhangend met de Tweede Maasvlakte, inclusief de 750 hectare natuur- en recreatiegebied op Midden-IJsselmonde en aan de Noordrand van Rotterdam.«

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Jager

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Sneep