

FLAVELLY ROBER
SYDNEY BRIGANE

**Startnotitie
PKB + / m.e.r.
Mainportontwikkeling
Rotterdam**



Mainport Rotterdam



Startnotitie

PKB + / m.e.r.

Mainportontwikkeling

Rotterdam

Inhoud

1 Inleiding	3
1.1 Aanleiding en kader	3
1.2 Te nemen beslissing en te volgen procedure	4
1.3 Inspraak en informatie	6
1.4 Leeswijzer	8
2 Achtergrond van het project	9
2.1 Historisch perspectief	9
2.2 Beleidskader	11
3 Probleem- en doelstelling PKB+/m.e.r.	15
3.1 Aanleiding	15
3.2 Ruimtelijke afbakening	15
3.3 Probleemstelling	17
3.4 Doelstelling	17
4 Te onderzoeken oplossingsrichtingen	19
4.1 Begripshantering	19
4.2 Oplossingsrichtingen en kwaliteitsverbeteringen	20
4.3 Oplossingsrichtingen voor het ruimtetekort	20
4.4 Kwaliteitsverbeteringen voor de leefomgeving	25
4.5 Oplossingsrichtingen die niet verder onderzocht worden	26
5 Inhoudelijke aandachtspunten en streefbeelden	27
5.1 Economie	28
5.2 Ruimte	28
5.3 Milieu	29
5.4 Verkeer en vervoer	30
5.5 Natuur en recreatie	30
5.6 Kust en zee	31
5.7 Financiering en kosten/baten	31
6 Aanpak Project Mainportontwikkeling Rotterdam	33
6.1 Onderzoek als ondersteuning voor verantwoorde besluitvorming	33
6.2 Publiek-private samenwerking	34
6.3 Driesporenaanpak tijdens de voorbereiding van de eerste fase van PKB+/m.e.r.	34
6.4 Vier hoofdfasen tijdens de voorbereiding van de eerste fase van PKB+/m.e.r.	35

7 Te beschrijven effecten	39
8 Nadere toelichting op de procedure	43
8.1 Startnotitie en richtlijnen	43
8.2 Milieu-effectrapport en Planologische Kernbeslissing-plus deel 1	44
8.3 Inspraak en advies, Planologische Kernbeslissing-plus deel 2	44
8.4 Planologische Kernbeslissing-plus deel 3 en 4	44
8.5 Vervolgbesluiten en realisering	45
Bijlage 1 Verklarende woordenlijst	47
Bijlage 2 M.e.r.-plichtige activiteiten	51
Bijlage 3 Relevante wetgeving en procedures (overzicht vervolgbesluitvorming)	55
Bijlage 4 Projectbeslissing	56

1 Inleiding



Grafische weergave voor de dubbele doelstelling zoals deze in de startnotitie wordt omschreven.

1.1 Aanleiding en kader

Deze startnotitie markeert het begin van de procedure die moet leiden tot een Planologische Kernbeslissing-plus (PKB+) en een milieu-effectrapport (MER) over oplossingen voor het ruimtetekort voor economische activiteiten dat in het Rotterdamse havengebied wordt verwacht. Op 14 juli 1997 heeft het kabinet in een projectbeslissing de Tweede Kamer laten weten zo'n procedure te zullen starten. Gezien het belang van de mainport voor de Nederlandse economie is het ruimtetekort, dat het kabinet erkent, ongewenst. In de projectbeslissing heeft het kabinet uitgesproken het ruimtetekort te willen aanpakken in combinatie met het verbeteren van de leefomgeving in de regio Rijnmond.

Achtergrond: ROM-Rijnmond en VERM

In 1993 sloten 23 publieke en private partijen in en om de regio Rijnmond het convenant ROM (ruimtelijke ordening en milieu)-Rijnmond. Hierin spraken zij af tot 2010 ongeveer vijftig projecten te starten ter realisering van een dubbele doelstelling: economische ontwikkeling én verbetering van de leefomgeving in de regio. Onderdeel van deze afspraken was een studieproject 'Maasvlakte 2'. De resultaten van deze studie gaven aanleiding tot nadere verkenning van het ruimtetekort in de haven van Rotterdam.

Gezien het belang en de effecten van de ingrepen die nodig zijn om het ruimtetekort van het Rotterdams havengebied aan te pakken, besloot het kabinet tot een nationale discussie over nut en noodzaak van dergelijke oplossingen. In deze Verkenning Ruimtetekort Mainport Rotterdam (VERM) bogen burgers, maatschappelijke organisaties, marktpartijen en overheden zich over de vraag of er sprake is van een ruimtetekort en wat daar aan gedaan zou

kunnen worden. Daarnaast werden onderzoeken uitgevoerd om gegevens aan te dragen voor de discussie en de besluitvorming. De verkenning is in juli 1997 afgerond met de projectbeslissing.

Uitkomst van de VERM-discussies en -onderzoeken is dat er in de sectoren chemie, containers en distributie een groei te verwachten is waarvoor in Rijnmond onvoldoende ruimte beschikbaar is. Plaats bieden aan de ontwikkeling van deze mainportactiviteiten vindt het kabinet noodzakelijk, gezien hun bijdrage aan een gewenste nationale economische groei van 3% per jaar en aan de werkgelegenheid.

Dubbele doelstelling

Bij het zoeken naar oplossingen voor het ruimtetekort in Rijnmond formuleerde het kabinet in de projectbeslissing een dubbele doelstelling: 'een kwaliteitsimpuls voor economie én leefomgeving'. Deze kwaliteitsimpuls moet bereikt worden door: 'versterking van de concurrentiepositie, duurzaam ruimtegebruik, verbetering van het leefklimaat, vermindering van de milieubelasting en versterking van de natuurwaarden in de Voordelta.'

1.2 Te nemen beslissing en te volgen procedure

Om de dubbele doelstelling te realiseren wil het kabinet tot een integraal pakket van maatregelen komen dat:

- de positie van de mainport Rotterdam versterkt door het ruimtetekort voor haven- en industriële activiteiten, dat in het Rotterdamse havengebied is gesignaleerd, in Rijnmond en/of Zuidwest-Nederland op te lossen;
- de kwaliteit van de leefomgeving in

Rijnmond verbetert door de mogelijkheden te benutten die het oplossen van het ruimtetekort biedt.

Ontwikkeling van de mainport Rotterdam is een ruimtelijk project van nationaal belang. Om die reden wordt de breed opgezette Planologische-Kernbeslissingsprocedure doorlopen, resulterend in een Planologische Kernbeslissing (PKB) van de regering.

Planologische Kernbeslissing-plus

Voor dit project wordt een bijzondere PKB gemaakt: een PKB+. In een PKB+ worden concrete beleidsbeslissingen vastgelegd over nut en noodzaak van een project en over de daadwerkelijke realisering. Ook worden beslissingen vastgelegd over de manier waarop de ruimtelijke ingreep op hoofdlijnen zal worden uitgevoerd. Deze hoofdlijnen beschrijven, met keuzemogelijkheden, de aard, omvang, ligging en ruimtelijke hoofdfuncties van de ingreep. Het plus-karakter houdt in dat deze beleidsbeslissingen bindend zijn voor andere bestuursorganen en belanghebbenden. Ook zijn ze richtinggevend en kaderstellend voor vervolgbesluiten, wat het mogelijk maakt deze vlotter te nemen. In de PKB+ deel 1 zal worden aangegeven welke onderdelen van het kabinetsvoorstel de 'plus-status' zullen krijgen.

Milieu-effectrapportage

Als onderdeel van de PKB+ Mainportontwikkeling Rotterdam wordt een milieu-effectrapport (MER) opgesteld. Dit is om twee redenen nodig. Een milieu-effectrapportage (m.e.r.) is verplicht wanneer in een PKB de locatie van één of meerdere m.e.r.-plichtige activiteiten wordt vastgelegd. Diezelfde verplichting geldt wanneer in een PKB+ besluiten worden vastgelegd over de uitvoeringswijze, zoals omvang, ligging en (ruimtelijke) hoofdfuncties, van m.e.r.-plichtige activiteiten.

De oplossingsrichtingen van het project bevatten mogelijk diverse m.e.r.-plichtige activiteiten, zoals de aanleg van bedrijventerrein, zeehaven-terrein of de winning van zand. In bijlage 2 is hiervan een indicatief overzicht gegeven. De m.e.r.-plichtige activiteiten die uiteindelijk van toepassing zijn, zullen in de PKB+/m.e.r. worden uitgewerkt.

In het MER worden de effecten weergegeven die de voorgestelde oplossingen hebben op het gebied van milieu, veiligheid, natuur, landschap, recreatie, kust en zee, en ruimtelijke inrichting. In de PKB+ zullen de effecten worden beschreven op het gebied van economie, ruimte, verkeer en vervoer, en financiering.

In het MER wordt tevens aangegeven hoe eventuele negatieve gevolgen voor natuur en milieu kunnen worden verminderd of gecompenseerd en welke kansen er zijn voor het versterken van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarnaast wordt een 'meest milieuvriendelijk alternatief' geformuleerd, een oplossing voor het probleem waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen, dan wel zoveel mogelijk beperkt.

Vervolgbesluiten

In vervolg op de besluitvorming in het kader van de PKB+/m.e.r. moet nog een aantal uitvoeringsbesluiten worden genomen op het gebied van milieu, ruimtelijke ordening, waterstaat en binnenlands bestuur (zie bijlage 3). Na afloop van deze procedures kan de uitvoering van het besluit van start gaan.

Doel van deze startnotitie

De startnotitie PKB+/m.e.r. Mainportontwikkeling Rotterdam is bedoeld om:

- de formele start aan te geven van de m.e.r.-procedure in het kader van de PKB+-procedure;

- te informeren over probleemstelling, doel en oplossingsrichtingen van het project;
- toe te lichten hoe het opstellen van de PKB+ en het MER procedureel en procesmatig zal worden aangepakt.

Initiatiefnemer

De ministers van Verkeer en Waterstaat (V&W), Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM), Economische Zaken (EZ) en Landbouw, Natuurbeheer en Visserij (LNV) treden gezamenlijk op als initiatiefnemer van de PKB+/m.e.r. Mainportontwikkeling Rotterdam. De initiatiefnemer stelt de startnotitie, het milieu-effectrapport en de Planologische-Kernbeslissing op.

Bevoegd gezag

De ministerraad treedt op als het bevoegd gezag voor de PKB+/m.e.r. Mainportontwikkeling Rotterdam.

Het bevoegd gezag stelt mede op basis van de inspraak, de adviezen van de Commissie voor de milieu-effectrapportage en de inbreng van wettelijke adviseurs de richtlijnen op voor het milieu-effectrapport, publiceert de startnotitie, het milieu-effectrapport en de Planologische-Kernbeslissing-plus en stelt de PKB+ formeel vast.

Project Mainportontwikkeling Rotterdam

De initiatiefnemende ministers hebben samen met het ministerie van Financiën, de stadsregio Rotterdam, de gemeente Rotterdam en de provincie Zuid-Holland het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) opgericht om de activiteiten van de PKB+/m.e.r.-procedure voor initiatiefnemer en bevoegd gezag te coördineren en faciliteren.

De minister van Verkeer en Waterstaat is door het kabinet aangewezen als projectminister van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam.

Stuurgroep

Vertegenwoordigers van deze oprichters zijn tevens lid van de Stuurgroep PMR die op ambtelijk niveau verantwoordelijk is voor de voortgang en de inhoud van PMR. De stuurgroepleden van de initiatiefnemende ministers zijn formeel eindverantwoordelijk voor de PKB+/m.e.r. Het ministerie van Financiën is lid vanwege het belang van het beslag op publieke middelen dat kan samenhangen met het uiteindelijke besluit. De overige leden zijn vertegenwoordigd om zoveel mogelijk te garanderen dat het te nemen besluit en de thans voorziene vervolgpcedures zo goed mogelijk op elkaar worden afgestemd.

Voor de (regie van de) dagelijkse uitvoering is een kleine (project-)directie PMR opgericht, waarvan de leden afkomstig zijn van de Stuurgroeppartners.

Voor de uitvoering van de werkzaamheden zijn diverse diensten en directies van Verkeer en Waterstaat ingeschakeld, in een aantal gevallen versterkt met ter zake deskundigen van de gemeente Rotterdam en de provincie Zuid-Holland.

Voor de uitvoering van de werkzaamheden worden verder nog diverse consultants ingeschakeld.

Begeleidingscommissie

Voor het Project Mainportontwikkeling Rotterdam is een Begeleidingscommissie ingesteld. Voorzitter is de commissaris van de Koningin in Friesland, drs. L.M.L.H.A. Hermans. De commissie heeft tot taak het besluitvormingsproces te begeleiden. De commissie beoordeelt de aanpak en het verloop van het proces, welke maatschappelijke partijen erbij worden betrokken en de manier waarop dat gebeurt, en de communicatie tussen het rijk en andere bestuursorganen. De commissie rapporteert haar bevindingen aan de minister van Verkeer en Waterstaat.

1.3 Inspraak en informatie

Tijdens de PKB+/m.e.r.-procedure zijn er verschillende momenten waarop belangstellenden hun mening kunnen geven over het project. Deze momenten zijn voor een deel wettelijk voorgeschreven gelegenheden voor inspraak en beroep. Daarnaast organiseert PMR informeel overleg, consultaties en mogelijkheden voor participatie.

Inspraak en beroep

In de PKB+/m.e.r.-procedure bestaan drie formele momenten waarop iedere belangstellende zijn mening kan geven over het voorgenomen project. Het eerste moment is de inspraak op de startnotitie, waarbij gereageerd kan worden op *de opzet en aanpak* van het milieu-effectrapport. Tevens kunnen voorstellen voor de inhoud worden gedaan. Voor inspraak over de opzet van de PKB+ bestaat geen formele regeling. Informeel zijn daarvoor wel mogelijkheden aan de hand van de startnotitie, waarin PKB+ en m.e.r. integraal worden behandeld.

Voor inspraak over de startnotitie staat een termijn open van vijf weken, gerekend vanaf de bekendmaking. Reacties kunnen worden gestuurd naar:

**Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR),
Kneuterdijk 6, 2514 EN Den Haag**

of aan het inspraakpunt via:
de PMR-website <http://www.mainport-pmr.nl>

In deze periode organiseert de projectorganisatie PMR informatiebijeenkomsten om de inhoud van de startnotitie nader toe te lichten en vragen te beantwoorden. Plaats en tijdstip van deze bijeenkomsten worden bij de publicatie van de startnotitie bekendgemaakt in landelijke en regionale dagbladen en in de Staatscourant.

De reacties op de startnotitie worden betrokken bij het opstellen van de richtlijnen voor de inhoud van het milieu-effectrapport. Deze richtlijnen bevatten nadere specificaties over de te hanteren onderzoeksopzet, de formulering van de probleem- en doelstelling van het project, de voorgestelde oplossingsrichtingen en de te onderzoeken effecten.

Het tweede inspraakmoment komt na de (gelijktijdige) bekendmaking van de ontwerp-PKB+ (PKB+ deel 1) en MER. Deze bekendmaking wordt gedaan in de eerder genoemde media. Iedereen kan reageren op de *inhoud van het MER en de ontwerp-PKB+*. De stukken liggen gedurende vier tot twaalf weken na publicatie op verschillende adressen ter inzage (adressen en de exacte duur worden bij de bekendmaking aangegeven). Eerdere commentaren over de opzet van de startnotitie worden in deze tweede ronde niet opnieuw behandeld. In deze periode organiseert PMR hoorzittingen waar mondeling gereageerd kan worden en schriftelijk ingediende reacties kunnen worden toegelicht. Schriftelijke reacties kunnen tot uiterlijk vijf weken na afloop van de inzage-termijn worden ingediend bij het Inspraakpunt.

De derde mogelijkheid om op het plan te reageren volgt na de publicatie van de definitief vastgestelde PKB+, na goedkeuring door de Tweede en Eerste Kamer. In deze ronde is beroep mogelijk tegen de concrete beleidsbeslissingen die zijn opgenomen in de PKB+. Bij bekendmaking in landelijke en regionale dagbladen en in de Staatscourant wordt vermeld hoe lang en waar de PKB+ ter inzage ligt. Na afloop van die termijn is er zes weken gelegenheid beroep tegen het plan in te stellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Consultatie, participatie en voorlichting

Het ontwikkelen van een duurzame oplossing voor het ruimtetekort in het Rotterdamse havengebied is een proces dat het kabinet samen met andere overheden, maatschappelijke organisaties en marktpartijen wil doorlopen. Vandaar de afgeronde verkenning VERM, waar de besluitvorming in dialoog met betrokken partijen is voorbereid. Ook de nu gestarte PKB+/m.e.r.-procedure zal in het teken staan van het gezamenlijk zoeken naar de beste oplossing voor een complex probleem.

Een PKB+/m.e.r.-procedure verplicht tot een aantal wettelijke inspraak-, overleg- en adviesronden. Naast en voorafgaand aan deze wettelijk verplichte trajecten wil PMR veelvuldig diverse partijen raadplegen. Dit zal gebeuren door middel van:

- consultatiegroepen ('Maatschappelijke Organisaties' en 'Overige Overheden');
- ad hoc-consultaties door de projectdirectie PMR (bijvoorbeeld over de startnotitie en over de concept-richtlijnen voor de milieu-effectrapportage);
- meeproduceren met opdrachtnemers van PMR;
- publiek-private samenwerking.

Met de betrokken groeperingen zullen afspraken worden gemaakt over de wijze waarop de consultaties zullen plaatsvinden, wat de rollen zijn van de deelnemers en welke status de resultaten van het overleg zullen hebben.

Verder worden belangstellenden gedurende het projectverloop door middel van nieuwsbrieven, een internetsite en andere media op de hoogte gehouden van de ontwikkelingen.

1.4 Leeswijzer

Deze startnotitie is als volgt opgebouwd:

- In hoofdstuk 2 komt de achtergrond van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam aan de orde.
- In hoofdstuk 3 wordt het probleem gedefinieerd en de doelstelling van het project beschreven.
- De oplossingsrichtingen die nader zullen worden onderzocht, zijn vermeld in hoofdstuk 4. De inhoudelijke aandachtspunten en streefbeelden bij dat onderzoek worden aangeduid in hoofdstuk 5.
- In hoofdstuk 6 is beschreven welk proces zal worden gevolgd om tot een besluit over de oplossing van het ruimtetekort in het Rotterdamse havengebied te komen.
- In hoofdstuk 7 is aangegeven welke effecten zullen worden onderzocht die de oplossingen hebben op het gebied van economie, ruimte, verkeer en vervoer, natuur en recreatie, kust en zee, milieu, en financiering.
- In hoofdstuk 8 wordt de procedure toegelicht die moet leiden tot een milieueffectrapport en een Planologische Kernbeslissing-plus en welke vervolgpcedures daarna moeten worden doorlopen.

2

Achtergrond van het project



Zorgvuldigheid en stuurmanskunst als dagelijkse praktijk. Kwaliteiten die ook bijdragen aan een duurzame oplossing voor het ruimtetekort in de haven van Rotterdam.

Het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) is een van de 'grote projecten' waarover in de afgelopen jaren de besluitvorming van start is gegaan: het is een omvangrijk project met een grote invloed op de toekomstige economische structuur van Nederland en de kwaliteit van wonen en verblijven. Het project speelt zich daarmee af tegen de achtergrond van een groot aantal maatschappelijke ontwikkelingen en beleidsterreinen: economie, ruimtegebruik, verkeer en vervoer, natuur en milieu, en kust en zee.

Dit hoofdstuk biedt eerst een historisch perspectief, een overzicht van de beleidsbeslissingen die aan het project voorafgingen en de achtergrond waartegen die werden genomen. Daarna volgt een schets van het geldende beleidskader op de terreinen waar het project een relatie mee heeft.

2.1 Historisch perspectief

ROM-Rijnmond

In 1993 ondertekenden 23 publieke en private partijen het ROM-Rijnmondconvenant. Basis van deze overeenkomst is de keuze voor een integrale, evenwichtige aanpak van de gewenste economische ontwikkeling van de mainport en de verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving in de regio, de 'dubbele doelstelling'. De ondertekenaars stelden een lijst op van te ondernemen projecten en maatregelen. Een studie naar de mogelijkheden van uitbreiding van de Maasvlakte werd opgenomen als één van deze ROM-projecten.

Verkenning Ruimtetekort Mainport Rotterdam

Op basis van de conclusies uit de eerste rapportage over het ROM-project Maasvlakte 2, nam het kabinet in april 1996 een aanvangsbeslissing om nut en noodzaak van het project nader te onderzoeken. Tegen de achtergrond

van het advies van de Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid (WRR) over de aanpak van grote projecten, besloot het kabinet om met betrokkenen burgers, maatschappelijke organisaties en marktpartijen van gedachten te wisselen over de toekomstige ruimtebehoefte in het Rotterdamse havengebied en over mogelijke oplossingen voor het gesignaleerde ruimtetekort. Over diezelfde vragen werden tevens onderzoeken gestart. Het onderzoekstraject en het discussietraject samen vormden de Verkenning Ruimtetekort Mainport Rotterdam (VERM). Als leidraad voor VERM koos het kabinet de dubbele doelstelling die eerder in het ROM-Rijnmondconvenant was geformuleerd: versterking van de mainport én verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving. Volgens de meeste partijen die deelnamen aan de verkenning zal er vóór het jaar 2020 sprake zijn van een ruimtetekort in de haven van Rotterdam, met name voor de sectoren chemie op korte termijn en voor containers en distributie op langere termijn. Zowel de werkgelegenheid als de toegevoegde waarde voor het bedrijfsleven in het algemeen en voor de transport- en distributiesectoren in het bijzonder zijn in het geding wanneer de ontwikkeling van de mainport door ruimtetekort zou stagneren. Onderzoek ondersteunde deze visie.

Over de omvang van het tekort en de urgentie waarmee het zich zal voordoen liepen de meningen en onderzoeksresultaten tijdens VERM enigszins uiteen. Als oplossing voor het ruimtetekort kwam een uitbreiding van de Maasvlakte met 1.000 hectare naar voren, evenals 'inbreiden' in de Rotterdamse haven en mogelijk gedeeltelijk uitwijken naar haven- en industrieterreinen in Moerdijk en Vlissingen/Terneuzen. Ook de locaties Eemshaven, het knooppunt Arnhem-Nijmegen, het Amsterdam/Noordzeekanaalgebied en Venlo zijn tijdens VERM bekeken op hun mogelijkheden ruimte te

bieden aan groeiende activiteiten in de mainport Rotterdam. Voor containergerelateerde distributie bleken daarvoor langs de achterlandverbindingen mogelijkheden te zijn, die ook al benut worden. Voor chemie en containers zijn de mogelijkheden zeer beperkt. In de verkenning werd het belang benadrukt van het versterken van het landelijk netwerk van havens en havengedeepte bedrijventerreinen.

Maatregelen om de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren zijn tijdens de verkenning in beperkte mate besproken. Duidelijk werd dat de deelnemende partijen veel belang aan dergelijke maatregelen hechten.

Uitbreiding van de Maasvlakte wordt als een belangrijke kans gezien om een natuur- en recreatiegebied van 750 hectare te realiseren. In samenwerking met het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam, Natuurmonumenten, Rijkswaterstaat directie Zuid-Holland, Zuid-Hollands Landschap, de ANWB en het Recreatieschap Voorne-Putten/Rozenburg is een visie op natuur en recreatie ontwikkeld om invulling te geven aan een natuur- en recreatiedoelstelling.

Projectbeslissing

Op grond van de resultaten van de verkenning heeft het kabinet op 14 juli 1997 een projectbeslissing genomen. Hierin erkent het kabinet dat de toekomstige ruimtebehoefte in de mainport een belangrijk onderwerp is. Uitgaande van de gewenste economische groei signaleert het kabinet het ontstaan van een ruimtetekort voor de sectoren chemie, op- en overslag van containers en distributie. De groei in deze sectoren moet volgens de projectbeslissing geaccommodeerd worden. In bijlage 4 treft u de tekst van de projectbeslissing aan.

Bij de versterking van de ruimtelijk-economische structuur van de mainport heeft het

kabinet in de projectbeslissing nogmaals benadrukt in het kader van de dubbele doelstelling te kiezen voor 'een kwaliteitsimpuls voor het hele havengebied'. Een belangrijk element daarvan is dat bij uitbreiding van de Maasvlakte invulling wordt gegeven aan 750 hectare natuur- en recreatiegebied. Het kabinet besloot tot een vervolprocedure in de vorm van een PKB+/m.e.r., waarin een integrale oplossing van het ruimte tekort wordt uitgewerkt. Voor de coördinatie van de PKB+/m.e.r. is het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) opgericht. Binnen het grotere geheel van ROM-Rijnmond richt PMR zich op het ruimte tekort in het Rotterdamse havengebied en op het benutten van de mogelijkheden die de ruimtelijke ingrepen bieden voor het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving. Ook zullen mogelijke oplossingen in Zuidwest-Nederland worden onderzocht.

2.2 Beleidskader

Het beleidskader van het Project Mainport-ontwikkeling Rotterdam wordt bepaald door het huidige beleid op een aantal terreinen die binnen het project samenkomen. Dit kader zal worden gehanteerd bij het toetsen van de te ontwikkelen maatregelpakketten. In de volgende paragraaf worden de belangrijkste onderdelen kort behandeld.

Ruimte en economie

Belangrijkste beleidsformulering op het gebied van de ruimtelijke ordening is de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX). Daarin wordt de nadruk gelegd op de 'compacte-stad'-gedachte voor wonen en werken: woningbouw, vestiging van bedrijven en voorzieningen moeten zoveel mogelijk gebundeld plaatsvinden, waardoor schaarse ruimte zo optimaal mogelijk wordt benut en milieu en natuurwaarden zo min mogelijk worden aangetast. In de VINEX is tevens gekozen voor het bieden van ruimte voor de economische groei van Nederland. Daarbij wordt ingezet op de snelle verdere ontwikkeling van de mainports Schiphol en Rotterdam.

Eén van de beleidsuitgangspunten is dat de ruimtelijke kwaliteit mede bepaald wordt door de aanwezige natuur- en cultuurwaarden. De nota De Architectuur van de Ruimte gaat in op het vormgevingsaspect van de ruimtelijke ordening.

Op economisch gebied is het met elkaar in verband brengen van verschillende aspecten van economische groei de meest recente beleidsontwikkeling. Belangrijke exponent is de zogenaamde Missiebrief en de Voortgangsrapportage Missiebrief uit 1997 van het kabinet. De brieven behandelen het tot stand brengen

In december 1997 heeft de Tweede Kamer met de projectbeslissing ingestemd. De daarbij ingediende en aanvaarde **motie Feenstra** (Tweede Kamer, vergaderjaar 1997-1998, 24 691, nr.7) benadrukt de nevenschiktheid van de doelstellingen van mainportontwikkeling en leefbaarheid. In de motie worden een aantal aspecten onderscheiden die in de vervolprocedure uitgewerkt moeten worden:

- het benodigd areaal, inclusief beter gebruik van de bestaande ruimte;
- de verhouding tussen private en publieke investeringen;
- de te treffen transport- en milieumaatregelen;
- het te voeren natuurbeschermings- en ontwikkelingsbeleid.

In de motie wordt gevraagd de verschillende oplossingsrichtingen met betrekking tot deze aspecten volledig, gelijkwaardig en evenwichtig uit te werken.

van een duurzame economische ontwikkeling, waarin een stevige economische groei, versterking van de concurrentiepositie en toename van de werkgelegenheid hand in hand gaan met een beter beheer van ruimte, natuur en biodiversiteit en met een absolute daling van de milieubelastende emissies. De brief en rapportage bevatten tevens een analyse van de economische structuur en de toekomstige ruimtebehoefte die daarmee samenhangt. Bij grote ruimtelijke projecten zijn de volgende 'uitdagingen' geformuleerd als toetsingskader:

- het bieden van voldoende werkgelegenheid
- verbetering van de bereikbaarheid
- intensiever ruimtegebruik
- vitaliteit grote steden
- samenwerking op alle niveaus van het openbaar bestuur.

Ook in de studie Ruimte voor Economische Activiteit (REA) uit 1994 en de nota Ruimte voor Regio's uit 1995, is het beleid over economisch ruimtegebruik verwoord. De discussienota Ruimte voor Economische Dynamiek uit 1997 heeft, in aansluiting op de Missiebrief en als vervolg op de nota Ruimte voor Regio's, een aantal bouwstenen opgeleverd voor verder beleid. Deze nota bevat een (inter)nationale analyse voor de periode tot het jaar 2020, gericht op het beantwoorden van twee vragen: Waar moet de ruimte voor de economische activiteiten van de toekomst worden gevonden? En hoe kan het ruimtelijk beleid ervoor zorgen dat ruimte van passende kwaliteit op de juiste plaats en tijd beschikbaar komt?

De ontkoppeling van economische groei en verdere aantasting van het milieu is onderwerp van de Nota Milieu en Economie uit 1997 en het Nationale Milieubeleidsplan 3 uit 1998. In de nota wordt aangegeven hoe economische groei en vermindering van de milieudruk kunnen samengaan. De nota schetst een per-

spectief voor een duurzame economische ontwikkeling, waarbij het kabinet streeft naar voortzetting en versterking van de absolute ontkoppeling van milieudruk en economische groei (zie ook onder 'milieu en natuur').

Verkeer en Vervoer

Het nationale verkeer- en vervoersbeleid staat in het teken van het waarborgen van de bereikbaarheid van de belangrijkste economische centra van ons land. Verkeer- en vervoersbeleid gaat echter niet alleen over het faciliteren van economische groei. In het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVVII) wordt een duidelijk verband gelegd met de leefomgeving in Nederland en met de veiligheid van het vervoer. Dit brede perspectief is ook herkenbaar in recente nota's als Samenwerken aan Bereikbaarheid (SWAB) en Transport In Balans (TIB). Beide nota's schep- pen randvoorwaarden om de groeiende vervoersvraag met andere vormen dan weg- vervoer op te vangen (modal shift). Vervoer via rail, water en buisleiding staat daarbij centraal. De aanleg van een spoorlijn voor goederen- vervoer vanuit de haven van Rotterdam naar de Duitse grens (Betuweroute) past in dit beleid. Ook in de regio Rotterdam wordt aan de hand van het Fileplan Rotterdam gewerkt aan het bereikbaar houden van de mainport en het aanbieden van alternatieven voor de auto.

Milieu en natuur

Op milieugebied is het centrale overheids- beleid gericht op het verbeteren van de kwaliteit van het milieu. Dit beleid is sinds 1989 geformuleerd in drie Nationale Milieubeleids- plannen (NMP). De relatie tussen economie en milieu is daarbij een belangrijk onderwerp.

Dit is door het kabinet onderkend in de Nota Milieu en Economie uit 1997 en in het Nationale Milieubeleidsplan 3, waarin de mogelijkheden tot integratie van milieu- en economische doel-

stellingen zijn verkend. De hoofddoelstelling van het milieubeleid is het streven naar duurzame ontwikkeling: een ontwikkeling die voorziet in de behoeften van de huidige generatie zonder daarmee voor de toekomstige generaties de mogelijkheden in gevaar te brengen om ook in hun behoeften te voorzien. Het kabinet heeft in de zogeheten Missiebrief het streven naar een duurzame ontwikkeling opnieuw beschreven (zie ook onder 'ruimte en economie').

Tijdens de vorige kabinetsperiode is het natuurbeleid geformuleerd in het Natuurbeleidsplan (NBP) en in het Structuurschema Groene Ruimte (SGR) met de daarin uitgezette Ecologische Hoofdstructuur. Het beleid geeft een duidelijke plaats aan landschappelijke waarden, cultuur- en natuurwaarden, en recreatieve aspecten bij de besluitvorming over infrastructuur. In het SGR is bepaald dat ingrepen in de Ecologische Hoofdstructuur geweerd worden. Het rijksbeleid staat ingrepen en ontwikkelingen in de Ecologische Hoofdstructuur of in de onmiddellijke nabijheid daarvan niet toe, indien deze de wezenlijke kenmerken en waarden van het gebied aantasten. Alleen bij een zwaarwegend maatschappelijk belang kan hier van worden afgeweken. Bij de beoordeling of dat het geval is, moet worden nagegaan of aan dit belang niet redelijkerwijs elders of op een andere wijze tegemoet kan worden gekomen. Mocht bij een besluit om een voorgenomen ingreep en ontwikkelingen toe te staan sprake zijn van aanwijsbare schade dan zullen mitigerende en zo nodig compenserende maatregelen moeten worden genomen. De Noordzee, de Voordelta, het Voornes Duin en de duinen van Goeree zijn onderdeel van de Ecologische Hoofdstructuur.

De Natuurbeschermingswet (NB) bevat regels ter bescherming van de natuurwaarden van als natuurmonument aangewezen gebie-

den. Ingrepen of activiteiten die binnen of buiten (externe werking) het aangewezen natuurmonument plaatsvinden en die schade (kunnen) toebrengen aan de natuurwaarden zijn vergunningplichtig. De aanwijzing van delen van de Voordelta als natuurmonument in het kader van de Natuurbeschermingswet, is in voorbereiding genomen. Volgens het Meerjarenprogramma Natuur en Landschap 1992-1996 zal de Natuurbeschermingswet ook worden toegepast op de kustduinen van Voorne en Goeree als natuurmonument. Deze gebieden kwalificeren zich in het kader van de Europese Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn. Voorzover de betrokken gebieden ook worden aangewezen als speciale beschermingszone in de zin van de Vogelrichtlijn of de Habitatrichtlijn, dient ingevolge de Habitatrichtlijn een passende beoordeling te worden gemaakt. Het gebied De Kwade Hoek is aangewezen als speciale beschermingszone in het kader van de EG-Vogelrichtlijn. De aanmelding van de volgende gebieden in het kader van de Natuurbeschermingswet en de Vogel- en Habitatrichtlijn vergt een apart besluit. Dit komt op korte termijn aan de orde in het kabinet. Deze trajecten zullen inhoudelijk gekoppeld worden aan het traject van de PKB+/m.e.r. Mainportontwikkeling Rotterdam. Op regionaal niveau is het Integraal Beleidsplan Voordelta een belangrijk kaderstellend document voor de ontwikkeling van het betreffende kust- en zeegebied. In het Regionale Groenstructuurplan van de stadsregio Rotterdam is een visie op de groenstructuur van Rotterdam aangegeven, waarin een uitbreiding met 4.000 tot 5.000 hectare natuur- en recreatiegebied is voorzien.

De bestaande cultuurhistorische waarden van het stedelijk en landelijk gebied zijn van belang voor (verbetering van) de ruimtelijke kwaliteit. Hiertoe worden archeologische, historische bouwkundige en historische landschap-

pelijke waarden gerekend. In het betreffende gebied is de Monumentenwet van toepassing op een aantal terreinen en objecten en zijn een aantal beschermde stads- en dorpsgezichten aangewezen.

Kust en zee

Het vigerende beleid voor kust en zee is verwoord in de Kustnota's van 1990 en 1995 en in de vierde Nota waterhuishouding uit 1997. Hoofddoelstelling van het kustbeleid is het handhaven van de veiligheid tegen overstromingen, gecombineerd met behoud, en waar mogelijk vergroting van de ruimte voor natuurlijke processen. Daarmee behoudt de kust haar kenmerkende uiterlijk en wordt ruimte geboden aan versterking van natuur- en landschapswaarden. Kustuitbreidingsplannen zijn in het beleid inpasbaar, maar niet overal en onvoorwaardelijk.

Het beleid voor het omgaan met water en watersystemen van Nederland is opgenomen in de vierde Nota waterhuishouding (NW4). Hoofddoel van het beleid is het creëren van een veilig en bewoonbaar land met gezonde en duurzame watersystemen. Aansluiten bij natuurlijke processen en herstellen van de veerkracht van watersystemen is een belangrijke leidraad voor het toekomstig waterbeheer. Het beleid dat de rijksoverheid formuleert in NW4 ten aanzien van de (voormalige) estuaria in de zuidelijke Delta, de Voordelta, de kustzone en de Waddenzee sluit aan bij de regionale beleidsplannen die voor deze gebieden zijn opgesteld. Hoofddoel is het behouden en versterken van de natuurlijke processen die karakteristiek zijn voor deze wateren. Hierdoor worden de veerkracht en het ecologisch functioneren van deze watersystemen bevorderd. Het beleid voor de Noordzee is gericht op een duurzame ontwikkeling van het watersysteem

en een duurzaam gebruik. Onderdeel van het beleid is een veilige afwikkeling van de scheepvaart en het voorkomen van illegale lozingen.

Provincies

Naast de rijksnota's zijn ook beleidsstukken van de provincies Zuid-Holland, Noord-Brabant en Zeeland van belang, voorzover die een relatie hebben met dit project. Dit zijn met name:

- streekplan Rijnmond, 1996;
- Beleidsplan Natuur en Landschap Zuid-Holland, 1991;
- streekplan Noord-Brabant, 1992;
- Regionaal Ontwikkelingsperspectief West-Brabant, 1993;
- het streekplan Zeeland, 1997;
- het Provinciaal Natuurbeleidsplan provincie Zeeland, 1991;
- ROM-project Kanaalzone Zeeuws-Vlaanderen, 1992.

3

Probleem- en doelstelling PKB+/m.e.r.



Ruimte voor economische activiteiten die hand in hand gaan met de kwaliteitsverbetering van de leefomgeving.

3.1 Aanleiding

De aanleiding voor de PKB+/m.e.r.-procedure is de erkenning van het kabinet dat het wenselijk is om het gesignaleerde ruimtetekort in het Rotterdamse havengebied, met name voor de sectoren chemie, containers en distributie, op te lossen. Een dergelijk ruimtetekort zal binnen afzienbare tijd afbreuk doen aan het succes van de mainport. Dit heeft negatieve gevolgen voor de nationale economie en kan leiden tot het missen van kansen voor de leefomgeving in de regio.

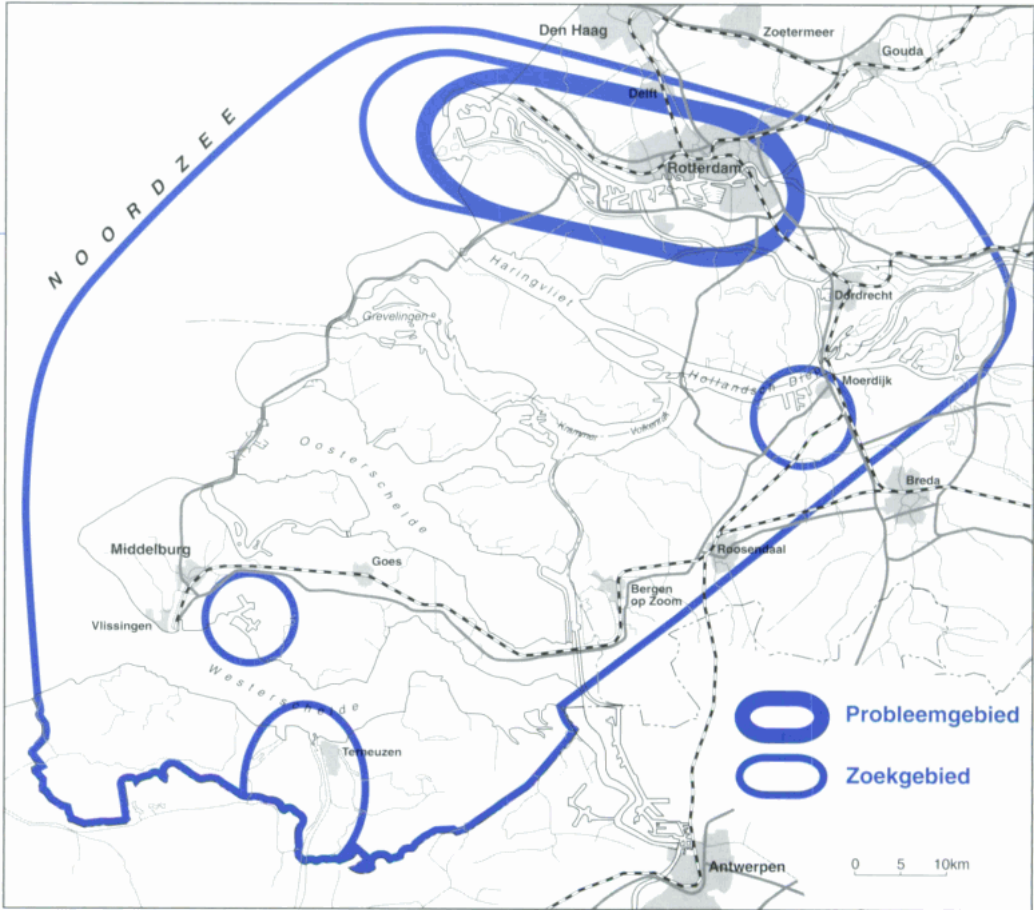
3.2 Ruimtelijke afbakening

In de Verkenning Ruimtetekort Mainport Rotterdam (VERM) is de mainport Rotterdam gedefinieerd als het hele netwerk van havens, achterlandverbindingen en (regionale) haven-gerelateerde distributiecentra, waarin de Rotterdamse haven een spilfunctie vervult. In de startnotitie worden binnen deze definitie de volgende ruimtelijke afbakeningen gehanteerd (zie ook bijlage 1, verklarende woordenlijst).

Probleemgebied: dit is het gebied waar het ruimtetekort speelt: de Rotterdamse haven- en industrieterreinen.

Zoekgebied: dit is het gebied waar oplossingen voor het probleem gezocht worden, waar m.e.r.-plichtige en andere ingrepen zullen plaatsvinden. Het zoekgebied voor het oplossen van het ruimtetekort voor economische activiteiten beslaat Rijnmond, inclusief de Voordelta en de kustzone, en Zuidwest-Nederland (Moerdijk en Vlissingen/Terneuzen). Het zoekgebied voor de invulling van 750 hectare natuur- en recreatiegebied is ruimer dan Rijnmond. In paragraaf 4.4 wordt dit nader aangeduid.

Afbeelding 3.1
Het probleemgebied
waar het gesigna-
leerde ruimtetekort
speelt en het zoek-
gebied voor de
oplossingen.



Studiegebied: dit is het gebied waar effecten van de ingrepen te verwachten zijn. De omvang van het studiegebied verschilt per aspect dat onderzocht wordt.

3.3 Probleemstelling

Voor de PKB+/m.e.r. Mainportontwikkeling Rotterdam formuleert het kabinet de volgende probleemstelling:

- *Binnen het Rotterdamse havengebied dreigt bij voortzetting van de economische groei een ruimtetekort voor haven- en industriële activiteiten. Dit gesignaleerde ruimtetekort zal afbreuk doen aan het succes van de mainport en negatieve effecten hebben op de economie.*
- *De kwaliteit van de leefomgeving in Rijnmond staat onder druk. Bovendien dragen productie- en transportactiviteiten in Rijnmond bij aan de (boven)regionale milieuproblematiek.*

Daarmee zijn het versterken van de positie van de mainport Rotterdam en het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving in Rijnmond twee nevensgeschikte en onlosmakelijk met elkaar verbonden onderdelen van de dubbele doelstelling. Nevensgeschikt wil zeggen dat beide doelen van even groot belang zijn. Onlosmakelijk betekent dat verbeteringen van de kwaliteit van de leefomgeving altijd in combinatie met oplossingen voor het gesignaleerde ruimtetekort zullen worden gerealiseerd, en andersom.

De doelstelling geeft tevens aan wat de reikwijdte is van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) bij het realiseren van een kwaliteitsimpuls voor economie en leefomgeving. PMR richt zich immers op de mogelijkheden die er zijn wanneer er fysieke ruimte voor verdere ontwikkeling wordt gevonden. PMR fungeert daarbij in het kader van ROM-Rijnmond waarin de doelstellingen voor versterking van economie en leefbaarheid in zijn algemeenheid aan de orde zijn. Gezien deze beperkingen, zal verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving binnen PMR wellicht niet op elk aspect kunnen worden gerealiseerd. Bij de beoordeling of er sprake is van een verbetering zal het 'saldo' van alle aspecten worden beoordeeld.

De vraag kan worden gesteld wanneer er voldaan is aan de dubbele doelstelling: wat is de mate waarin economie en leefomgeving moeten worden verbeterd? Een mogelijkheid zou zijn om bij de start van PMR daarvoor precieze waarden op te stellen waaraan de oplossingen die PMR voorstelt getoetst kunnen worden. Een oplossing is dan acceptabel wanneer deze waarden worden gehaald. Om realistische en betekenisvolle toetsingswaarden te kunnen vaststellen zou zeer veel inzicht nodig zijn in de wijze waarop en de mate waarin allerlei aspecten van economische ontwikkeling en de kwali-

3.4 Doelstelling

Voor de PKB+/m.e.r.-procedure geldt de volgende doelstelling:

Het kabinet wil in de PKB+/m.e.r. komen tot een besluit over een integraal pakket van maatregelen dat:

- *de positie van de mainport Rotterdam versterkt door het ruimtetekort voor haven- en industriële activiteiten, dat in het Rotterdamse havengebied is gesignaleerd, in Rijnmond en/of in Zuid-west Nederland op te lossen;*
- *de kwaliteit van de leefomgeving in Rijnmond verbetert door de mogelijkheden te benutten die het oplossen van het ruimtetekort biedt.*

Dit maatregelpakket zal zo concreet moeten zijn dat met betrokken partijen eventuele vervolgpcedures zo snel mogelijk kunnen worden doorlopen.

teit van de leefomgeving door beleidsmaatregelen kunnen worden beïnvloed, zowel op zichzelf als in hun onderlinge samenhang. Dat inzicht is thans onvoldoende aanwezig. Om die reden worden zulke toetsingswaarden niet vastgesteld. De beslissing of een oplossing de gewenste kwaliteitsimpuls voor economie en leefbaarheid tot gevolg zal hebben, is dan ook vooral een politieke keuze.

4

Te onderzoeken oplossingsrichtingen



De druk op het huidige ariaal neemt toe. Is de bestaande ruimte beter te benutten of wordt met uitwijken of uitbreiden een beter perspectief geboden?

Voor de PKB+/m.e.r.-procedure zal het probleem nader worden geanalyseerd en een aantal oplossingsrichtingen voor het verwachte ruimtetekort van het Rotterdamse havengebied worden onderzocht. Deze oplossingsrichtingen worden gedurende het proces uitgewerkt tot maatregelpakketten. In dit hoofdstuk worden de belangrijkste kenmerken van de oplossingsrichtingen aangeduid. De gekozen procesopzet (zie hoofdstuk 6) biedt uitdrukkelijk ruimte om deze aan te scherpen of uit te breiden. Voorafgaand aan de behandeling van de oplossingsrichtingen, wordt kort beschreven hoe binnen het project enkele begrippen uit de milieu-effectrapportage worden ingevuld.

4.1 Begripshantering

Referentiesituatie en referentiejaar

In de PKB+/m.e.r. zal een referentiesituatie worden beschreven als ijkpunt voor het vergelijken en beoordelen van de oplossingsrichtingen en maatregelpakketten. De referentie zal een beschrijving zijn van de meest waarschijnlijke ontwikkelingen in het gebied bij ongewijzigd beleid in de periode vanaf nu tot 2020, met een doorkijk naar 2035.

De referentiesituatie geeft, binnen een zekere bandbreedte, een prognose voor het jaar 2020 van de autonome ontwikkeling bij ongewijzigd beleid op het gebied van economie, ruimte, verkeer en vervoer, natuur en recreatie, kust en zee, en milieu voorzover relevant voor PMR. Daarvoor zullen meerdere CPB-scenario's verder worden toegepast. Deze scenario's geven wellicht een uiteenlopend beeld van de toekomstige situatie, gezien de vele onzekerheden in economische en maatschappelijke ontwikkelingen, zoals het vestigingsklimaat bij concurrerende havens en mainports. In de scenario's wordt rekening gehouden met op dit

moment (1998) uitgewerkte en financieel gedekte overheidsplannen en beleidsbeslissingen.

De referentiesituatie beschrijft de situatie in het probleemgebied, in het zoekgebied en in de studiegebieden waar de oplossingsrichtingen tot een ingreep en/of effecten leiden. De referentiesituatie vervult daarmee de rol van wat doorgaans in de milieu-effectrapportage wordt aangeduid als het 'nul-alternatief'. Het opstellen van een referentiesituatie is tevens bedoeld om beter inzicht te krijgen in de aard en omvang van de problematiek, wat weer van invloed zal zijn op het samenstellen van de maatregelpakketten.

Oplossingsrichtingen en maatregelpakketten

In deze startnotitie is in plaats van de gebruikelijke m.e.r.-term 'alternatieven', gekozen voor 'oplossingsrichtingen' en 'maatregelpakketten'. Het gebruiken van de term 'alternatief' in dit stadium, zou ten onrechte de indruk wekken van definitieve, elkaar uitsluitende oplossingen. Daarom worden, in tegenstelling tot de projectbeslissing, in deze PKB+/m.e.r.-procedure de begrippen oplossingsrichting en maatregelpakket gehanteerd. De oplossingsrichtingen worden in deze startnotitie gepresenteerd. De maatregelpakketten worden tijdens het verloop van het proces samengesteld. Daarvoor worden onderdelen van de verschillende oplossingsrichtingen bijeengevoegd tot samenhangende combinaties van maatregelen.

In de projectbeslissing is sprake van het alternatief landaanwinning, de nul-variant inbreiden in Rotterdam en benutten van bestaande en voorziene mogelijkheden in Zuidwest-Nederland, en van het meest milieuvriendelijke alternatief. Gelet op de kamerbehandeling is gekozen om de

oplossingsrichting inbreiden in Rotterdam en Zuidwest-Nederland niet als nul-variant, maar als gelijkwaardige oplossingsrichting uit te werken.

4.2 Oplossingsrichtingen en kwaliteitsverbeteringen

Om de positie van de mainport Rotterdam te versterken worden in de PKB+/m.e.r. voor het ruimtetekort de volgende oplossingsrichtingen nader onderzocht:

- *beter benutten van de bestaande haven- en industrieterreinen in het Rotterdamse havengebied;*
- *benutten van de bestaande en voorziene haven- en industrieterreinen in Zuidwest-Nederland (Vlissingen, Terneuzen en Moerdijk);*
- *landaanwinning voor een nieuw haven- en industriegebied in de vorm van uitbreiding van de Maasvlakte.*

Om de kwaliteit van de leefomgeving in Rijnmond te verbeteren zullen de mogelijkheden worden benut die deze oplossingsrichtingen bieden voor het:

- *bevorderen van de ruimtelijke kwaliteit en verminderen van de druk op het milieu;*
- *versterken van bestaande natuurwaarden;*
- *ontwikkelen van nieuwe natuur en bieden van meer ruimte voor recreatie.*

4.3 Oplossingsrichtingen voor het ruimtetekort

Beter benutten van de bestaande haven- en industrieterreinen in het Rotterdamse havengebied

Deze oplossingsrichting wordt ook wel 'inbreiden' genoemd: meer economische bedrij-

vigheid op dezelfde oppervlakte. Er zal bijvoorbeeld onderzocht worden hoe efficiënt van de bestaande ruimte gebruik wordt gemaakt en of dat kan verbeteren, onder meer door het toepassen van innovatieve technologie en meer-
voudig ruimtegebruik. Ook wordt gekeken of het mogelijk en wenselijk is om in optie uitge-
geven of in reserve gehouden grond terug te nemen. Door een combinatie van maatregelen zouden aaneengesloten kavels kunnen vrij-
komen. Bovendien zal worden bekeken of door middel van bodemsanering het aanbod van terreinen binnen het bestaande haven- en industriegebied kan worden vergroot. Een gericht beleid voor gronduitgifte en voor acquisitie van bedrijven zijn bij deze oplossingsrichting belangrijke instrumenten (afbeelding 4.4).

Benutten van bestaande en voorziene haven- en industrieterreinen in Zuidwest-Nederland

Een tweede oplossingsrichting is een deel van de groei van de economische bedrijvigheid in Zuidwest-Nederland te accommoderen. Mogelijk onderdeel van deze oplossingsrichting is het gebied aantrekkelijker maken als vestigingsplaats voor bedrijven, bijvoorbeeld door betere ontsluiting.

Voor deze oplossingsrichting zal nader onderzocht worden in hoeverre bedrijven zich hier willen vestigen en wat de effecten zullen zijn op het functioneren van de regio Rijnmond en de mainport Rotterdam. Uit de discussies en onderzoeken die tijdens VERM zijn gehouden, blijkt dat wanneer de oplossing gezocht wordt in spreiding van activiteiten, daarvoor bestaande en voorziene havengerelateerde gebieden in Moerdijk, Vlissingen en Terneuzen in aanmerking komen. De analyse zal zich daarom op die gebieden richten (afbeelding 4.1, 4.2 en 4.3).

Versterking van zowel de economie als de leefomgeving is een algemeen uitgangspunt van het kabinet. Bij investeringen in de versterking van de economie zal ook worden geïnvesteerd in de versterking van de leefomgeving. In Rijnmond kan daarbij worden aangesloten bij de dubbele doelstelling die in het kader van het ROM-Rijnmond-project is geformuleerd en uitgewerkt. Wanneer het benutten van bestaande en voorziene haven- en industrieterreinen in Zuidwest-Nederland onderdeel uitmaakt van het maatregelpakket, zal worden gezien hoe voor de betreffende ingreep in Zuidwest-Nederland concreet uitwerking kan worden gegeven aan het algemene uitgangspunt van het kabinet van zowel versterking van de economie als van de leefomgeving.

Landaanwinning voor een nieuw haven- en industriegebied

De ruimte voor uitbreiding van de regio Rijnmond met een direct aansluitend nieuw haven- en industriegebied is beperkt. Uitbreiding in noordelijke, oostelijke of zuidelijke richting is niet realistisch vanwege de aanwezigheid van woongebieden, natuurgebieden, infrastructurele belemmeringen en beleidsmatige bescherming van de overige gebieden. De PKB+/m.e.r. zal dit nader onderbouwen.

In de PKB+/m.e.r. zal uitbreiding in westelijke richting, door landaanwinning, worden onderzocht. Op dit moment wordt uitgegaan van een landaanwinning van ongeveer 1.000 hectare netto aaneengesloten haven- en industrieterrein met een eigen zeehaventoegang. Daarbij worden de mogelijkheden tot fasering onderzocht, met als één van de varianten 500 hectare terrein. Uitbreiding van de landaanwinning moet in de toekomst mogelijk blijven.

Mogelijke uitvoeringen van de landaanwinning variëren in de contouren van het nieuwe land en in de indeling en inrichting van haven-

bekkens en haventerreinen, bedrijventerreinen, weg- en railinfrastructuur, waterkering, kust- en strandzone, en van natuur- en recreatiegebieden. Deze integrale ontwerpen kunnen bovendien variëren in wijze en fasering van de aanleg en ruimte voor eventueel volgende uitbreidingen.

Landaanwinning en luchthaven

Een uitbreiding van de Maasvlakte maakt op dit moment ook onderdeel uit van de discussie in het kader van de toekomstige Nederlandse luchtvaartinfrastructuur (TNLI). De besluitvorming over een eventuele luchthaven op een daarvoor vergrote Maasvlakte vindt in dat kader plaats. Bij het ruimtelijk ontwerp van een uitbreiding van de Maasvlakte worden er in de PKB+/m.e.r. Mainportontwikkeling Rotterdam ook varianten ontwikkeld waarbij er rekening mee is gehouden dat in de toekomst kan wor-

den besloten tot aanleg van een luchthaven in een nader te bepalen configuratie. Er zal hierover verdere afstemming plaatsvinden tussen TNLI en PMR.

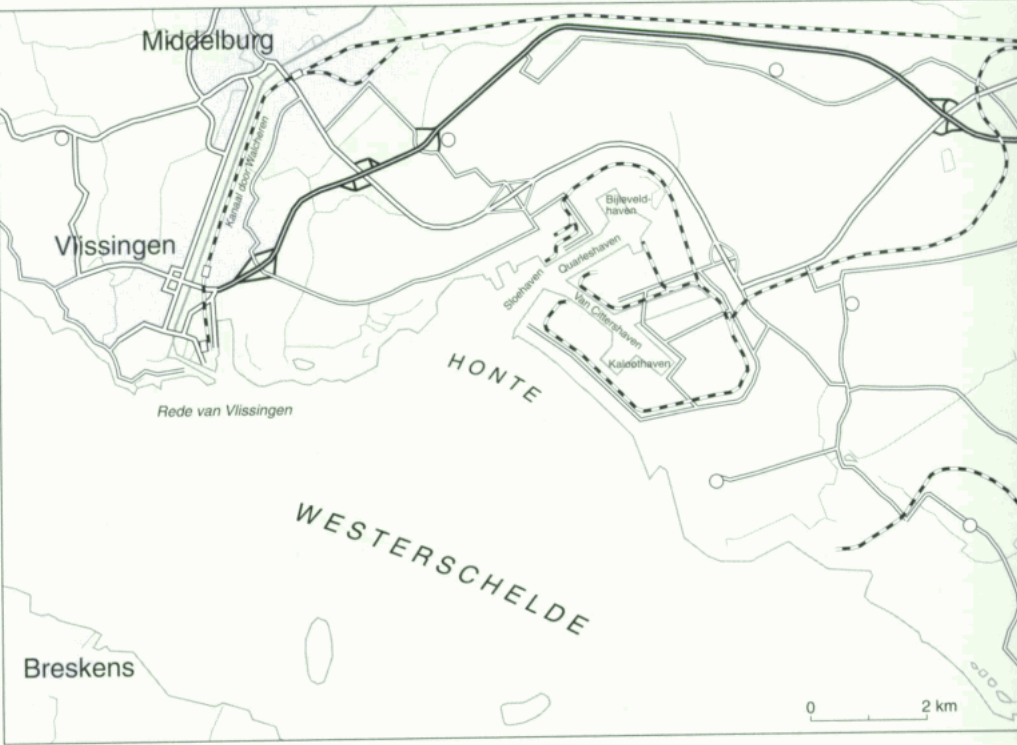
Landaanwinning en natuurwaarden

Landaanwinning leidt tot negatieve effecten op (ontwikkelingsmogelijkheden van) bestaande natuurwaarden, zowel ter plekke als in een veel ruimer gebied. In de kustzone en het aangrenzende duingebied betekent landaanwinning een ingreep in de Ecologische Hoofdstructuur, waar de Noordzee, de Voordelta, het Voornes Duin en de duinen van Goeree onderdeel van uitmaken. Op deze gebieden is het 'nee, tenzij'-principe en het compensatiebeginsel van toepassing. Deze principes gelden ook indien de betrokken natuurgebieden zijn of worden aangewezen als speciale beschermingszones in de zin van de Vogelrichtlijn of de

Afbeelding 4.1
Overzichtskaat
haven- en industrie-
gebied Moerdijk

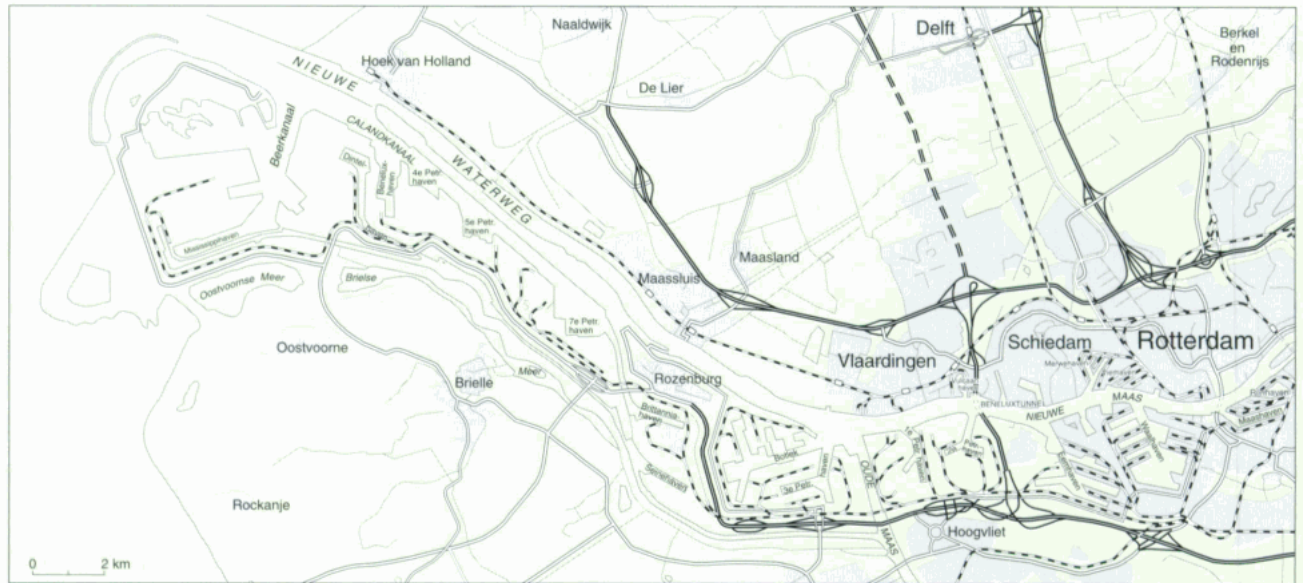


Afbeelding 4.2
Overzichtskaart
haven- en industrie-
gebied Vlissingen



Afbeelding 4.3
Overzichtskaart
haven- en industrie-
gebied Terneuzen





Afbeelding 4.4
Overzichtskaart
haven- en industrie-
gebied Rotterdam

Habitatrichtlijn. Van plannen en projecten die significante gevolgen kunnen hebben voor speciale beschermingszones dient een passende beoordeling te worden gemaakt.

Toestemming voor dergelijke plannen kan slechts worden gegeven nadat de zekerheid is verkregen dat de natuurlijke kenmerken van het betrokken gebied niet worden aangetast, tenzij zwaarwegende maatschappelijke belangen van openbare aard, ondanks de negatieve effecten op de natuurlijke kenmerken van het gebied, noodzaken tot het verwezenlijken van de plannen. De Habitatrichtlijn geeft dit toetsingskader aan. In de PKB+/m.e.r. zal worden aangegeven of er sprake is van een 'zwaarwegend maatschappelijk/openbaar belang' en of aan dat belang elders tegemoet kan worden gekomen. Houdt de keuze voor een oplossingsrichting schade aan de Ecologische Hoofdstructuur in, dan zal worden onderzocht hoe mitigatie en zo nodig compensatie vorm kan krijgen.

In dat kader kan de ontwikkeling van 750 hectare natuur- en recreatiegebied een rol spelen (zie verder onder 'Versterken van bestaande natuurwaarden, ontwikkeling van

nieuwe natuur en bieden van meer ruimte voor recreatie').

In deel 1 van de PKB+ zal worden ingegaan op de toepassing van het 'nee, tenzij'- principe en het compensatiebeginsel. Het MER zal daarvoor een beschrijving bevatten van het areaal en de kwaliteit van de natuurwaarden die mogelijk verloren gaan of beïnvloed worden. De mogelijkheden voor landschappelijke inpassing en mitigerende maatregelen dan wel voor het realiseren van nieuwe natuur met vergelijkbare natuurwaarden (compenserende maatregelen) zullen worden aangegeven in de PKB+/m.e.r. De mogelijkheden voor compensatie zullen worden verkend binnen het hele landsdeel Zuidwest-Nederland.

Meest milieuvriendelijke maatregelpakket

Het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) is in de m.e.r.-regelgeving gedefinieerd als: 'het alternatief, waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen, dan wel, voor zover dat niet mogelijk is, met gebruikmaking van de beste bestaande mo-ge-

lijkheden ter bescherming van het milieu, zoveel mogelijk worden beperkt.' In het kader van dit project wordt gesproken over het 'meest milieuvriendelijke maatregelpakket' (MMM). Het MMA/MMM heeft een tweeledige functie: identificeren van milieuvriendelijke oplossingen en het bieden van een referentiekader voor de overige oplossingen (zie ook onder 6.4). Uiteraard moet het MMA/MMM voldoen aan de doelstelling van de PKB+: het moet realistisch zijn en een oplossing bieden voor het vraagstuk waarvoor de initiatiefnemer zich gesteld ziet. Bovendien moet de realisatie van het MMA/MMM binnen de competentie van de initiatiefnemer vallen.

4.4 Kwaliteitsverbeteringen voor de leefomgeving

De kwaliteit van de leefomgeving in Rijnmond staat onder druk. Haven- en transportactiviteiten leiden tot geluid- en stankhinder, emissies van schadelijke stoffen en een verstedelijkingsdruk op open ruimte. Met het ruimtelijk en milieubeleid (onder meer het 'compacte stad'-beleid) zijn in het verleden op deelterreinen successen geboekt om deze schadelijke effecten te vermijden en te verminderen.

Als gevolg van de verwachte groei van economische activiteiten (in het bijzonder de groei van het transport over de weg) dreigt echter een situatie waarin deze successen weer te niet worden gedaan. Daarmee zou het gebied in een neerwaartse spiraal terecht kunnen komen. Immers, het vestigings- en investeringsklimaat is gebaat bij een goede kwaliteit van de leefomgeving in de meest brede zin. De uitdaging is om, in het kader van de ontwikkeling van de mainport, tot een vernieuwend perspectief te komen voor de verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving, bijvoorbeeld door herstructu-

rering van milieuhinderlijke bedrijvigheid, door een verschuiving van de modal split (verdeling naar vervoerswijze) in het goederen- en personenverkeer en door toepassing van industriële ecologie. Om de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren zal onderzocht worden welke mogelijkheden de oplossingsrichtingen voor het ruimtetekort te bieden hebben op de volgende terreinen.

Bevorderen van de ruimtelijke kwaliteit en verminderen van de druk op het milieu

Eén van de mogelijkheden voor kwaliteitsverbetering die de oplossingsrichtingen voor het ruimtetekort kunnen bieden, is het bevorderen van de ruimtelijke kwaliteit en het verminderen van de druk op het milieu in de regio Rijnmond.

Deze mogelijkheid zal nader worden uitgewerkt naar maatregelen die moeten leiden tot:

- een vermindering van overlast (geluid en emissies) van verkeer en industrie,
- ruimte voor stedelijke ontwikkeling door verschuiving van de haven in westelijke richting,
- zuinig ruimtegebruik en intensiveren van ruimtegebruik,
- betere voorwaarden voor duurzame herstructurering,
- clustering van bedrijfssectoren,
- toepassen van industriële ecologie,
- innovatieve vervoersconcepten,
- tegengaan sluipverkeer Voorne-Putten en Goeree,
- energiebesparing en duurzame energievoorziening.

Versterken van bestaande natuurwaarden, ontwikkelen van nieuwe natuur en bieden van meer ruimte voor recreatie

Bij oplossingen voor het ruimtetekort in het Rotterdamse havengebied zal gezocht worden

naar de kansen die de oplossingsrichtingen bieden om bestaande natuurwaarden te versterken, nieuwe natuur te ontwikkelen en meer ruimte te bieden voor recreatie. In de PKB+/m.e.r. zullen deze onderzocht worden. Alleen in geval dat gekozen wordt voor de oplossingsrichting landaanwinning zal in de PKB+/m.e.r. uitwerking worden gegeven aan de binnen ROM-Rijnmond afgesproken ontwikkeling van 750 hectare natuur- en recreatiegebied. Er zal dan bij voorkeur sprake zijn van een integraal ontwerp dat met name door contour en ligging kansen weet te benutten voor versterking van de natuurwaarden in de Voordelta.

De oplossingsrichtingen bieden verschillende mogelijkheden voor versterking en uitbreiding van natuur en meer ruimte voor recreatie. Zo kan aan de buitenzijde van de uitgebreide Maasvlakte een dynamisch duingebied worden ontwikkeld. De waarden van de Voordelta kunnen worden versterkt, mede door de vormgeving van het nieuwe land. Voor de recreatie liggen er vooral kansen in meer mogelijkheden voor strandrecreatie en in een betere bereikbaarheid van de kustzone. Deze mogelijkheden zijn in de projectbeslissing als uitgangspunten gehanteerd.

Aanvullend daarop zijn bij de behandeling in het parlement ook kansen geopperd voor natuur en recreatie door ontwikkeling van binnendijkse groengebieden en door herstel van het estuariene systeem van Rijn en Maas, zoals beschreven in het rapport 'Nieuw Rotterdams Peil' van het Wereld Natuur Fonds. Het gaat hierbij om het gebied Biesbosch, Hollands Diep, Haringvliet en Voordelta, inclusief de kleinere bestaande en historische waterlopen die hiermee verbonden zijn. Deze voorstellen zullen als alternatieve invulling voor de ontwikkeling van 750 hectare natuur in beschouwing worden genomen. De haalbaarheid van deze voorstellen zal worden onderzocht en er zal een expli-

ciete afweging worden gemaakt welke binnen de doelstelling van het project passen en daaraan een bijdrage kunnen leveren. Ook de mogelijkheden voor het beter benutten van de bestaande cultuurhistorische waarden (inclusief de archeologische en aardkundige waarden) zullen worden verkend.

4.5 Oplossingsrichtingen die niet verder onderzocht worden

Uit de resultaten van de Verkenning Ruimtetekort Mainport Rotterdam (VERM) blijkt dat er bij gunstige economische ontwikkelingen voor de sectoren chemie, containers en distributie een ruimtetekort in het Rotterdamse havengebied zal ontstaan. Ook is onderzocht in welke mate andere regio's dan Rijnmond een oplossing konden bieden voor dit ruimtetekort. Gebleken is dat voor chemie en containers het aantal mogelijkheden in Nederland beperkt is. Rotterdam heeft in het mondiale verkeers- en vervoerssysteem een unieke positie door zijn centrale ligging, grootschaligheid, toegankelijkheid voor grote zeeschepen en aan- en afvoermogelijkheden.

De andere onderzochte haven- en distributieregio's bieden in meerdere of mindere mate wel ruimte, maar hebben niet dezelfde strategische en kwalitatieve mogelijkheden. Buiten Rijnmond blijken alleen mogelijkheden te zijn in de bestaande en voorziene haven- en industriegebieden van Moerdijk, Vlissingen en Terneuzen. Alleen daar is de door de industrie en voor de leefbaarheid gewenste clustering van bedrijven realiseerbaar.

In de PKB+/m.e.r. Mainportontwikkeling Rotterdam zullen daarom voor het oplossen van het ruimtetekort andere locaties dan Rijnmond en de genoemde in Zuidwest-Nederland niet verder worden onderzocht.



*Mainport Rotterdam,
het ideaalbeeld:
niet alleen als de
grootste, maar ook
de schoonste en de
best ingerichte
mainport ter wereld.*

De Mainport Rotterdam is een belangrijke peiler van de Nederlandse economie en fungeert als 'gateway to Europe'. Het Project Mainportontwikkeling Rotterdam streeft er naar de unieke positie van de mainport Rotterdam te behouden en verder uit te bouwen. Maar dat niet alleen. PMR streeft ook op andere gebieden naar een sprong voorwaarts. Als ideaalbeeld staat een mainport Rotterdam voor ogen die niet alleen de grootste, maar ook de schoonste en best ingerichte ter wereld is. Een knooppunt van haven- en bedrijventerreinen waar alles is gericht op zorgvuldig omgaan met het milieu en op een harmonie tussen werken, wonen en recreëren.

Om maatregelpakketten voor een degelijke kwaliteitsimpuls te kunnen samenstellen en beoordelen, zal de projectdoelstelling nader moeten worden uitgewerkt tot criteria waarop voorstellen getoetst kunnen worden. In dit hoofdstuk wordt daarmee een begin gemaakt door voor verschillende inhoudelijke thema's aandachtspunten en streefbeelden aan te geven. Deze zijn richtinggevend bij het opstellen van maatregelpakketten. De term 'streefbeelden' is gekozen omdat het Project Mainportontwikkeling Rotterdam deze ambities niet volledig zal kunnen realiseren, maar wel beoogt daaraan een bijdrage te leveren.

De streefbeelden hebben primair betrekking op de regio Rijnmond, het probleemgebied van het project. De zoekruimte voor het vinden van oplossingen is echter groter: het gaat om Rijnmond, het kustgebied, de Voordelta en Zuidwest-Nederland (zie de kaart in hoofdstuk 3). Bij het samenstellen van maatregelpakketten zal het daarom noodzakelijk zijn onderstaande streefbeelden ook uit te werken voor de betrokken gebieden in Zuidwest-Nederland.

5.1 Economie

Het Rotterdamse havengebied is

- a. als haven: een vitaal knooppunt in de logistieke infrastructuur van de Nederlandse (en Europese) economie en vervult daardoor een belangrijke rol voor de werkgelegenheid en voor de economische ontwikkeling van het bedrijfsleven in het algemeen en van de transport- en distributiesector in het bijzonder en
- b. als industrieterrein: een grootschalig industrieel cluster dat fysiek en functioneel met de haven is verbonden.

De centrale vraagstelling van het thema economie luidt: wat is de aard, omvang en urgentie van de toekomstige vraag naar ruimte voor economische bedrijvigheid? En wat zijn de economische effecten van mogelijke maatregelenpakketten om aan die ruimtevraag tegemoet te komen?

Om die vragen te beantwoorden zullen op basis van verschillende CPB-scenario's de economische ontwikkelingen in kaart worden gebracht, met name voor de sectoren die voor vestiging in het Rotterdamse havengebied in aanmerking komen. Die selectie vindt plaats op basis van een analyse van de factoren die bij het kiezen van een vestigingsplaats een rol spelen en van de vaak mondiale vestigingspatronen van de ondernemingen binnen de diverse relevante sectoren. Relevante sectoren zijn kansrijke bestaande (containers, distributie, chemie), nieuwe en zich verplaatsende sectoren, waarbij speciale aandacht zal worden besteed aan concentratietendensen.

PMR zal daarbij de mogelijkheid onderzoeken om tot duurzame industriële clusters te komen, mede met het oog op de uitwerking van industriële ecologie.

Op basis van groeiverwachtingen en de eisen die ondernemingen stellen aan de vestigingsplaats, zal een toekomstbeeld gecreëerd worden van de omvang en aard van de ruimte-vraag van de diverse sectoren. Vervolgens wordt, binnen het thema ruimte, bekeken waar en op welke wijze aan de vraag naar ruimte kan worden voldaan.

Streefbeelden voor het thema economie zijn:

- het veiligstellen en versterken van de mainport Rotterdam als onderdeel van de logistieke infrastructuur van de Nederlandse economie;
- stimuleren van (ecologische) clustering van bedrijven om daarmee schaal- en synergievoordelen te bereiken en minder beslag te leggen op energie, grondstoffen en milieu;
- vergroten toegevoegde waarde en werkgelegenheid.

5.2 Ruimte

Centraal bij het thema ruimte staat het voorzien in de ruimtebehoefte van bedrijven. Bij het voorzien in die behoefte streeft PMR naar een zuinig gebruik maken van ruimte en naar ruimtelijke kwaliteit. In het kader van de PKB+/m.e.r. zal hiervoor naar oplossingen worden gezocht, op basis van een inventarisatie van het mogelijke ruimteaanbod, afgezet tegen de vraag van bedrijven naar zeehaventerreinen.

Bij het beschrijven van de mogelijkheden om in de ruimtebehoefte te voorzien, wordt bekeken hoe het aanbod van ruimte kan worden beïnvloed. Daarbij worden de volgende gebieden onderscheiden:

- het bestaande Rotterdamse havengebied;
- gebieden in Zuidwest-Nederland: Moerdijk, Vlissingen en Terneuzen;
- nieuw gebied: uitbreiding van de Maasvlakte.

Bekeken zal worden welke concrete instrumenten ingezet kunnen worden om ruimte te creëren, waarbij het streven is gericht op het verkrijgen van duurzame bedrijventerreinen. Maatregelen die kunnen leiden tot creatie van ruimte zijn: bodemsanering, meervoudig ruimtegebruik, inbreiden, intensief ruimtegebruik en landaanwinning. Daarnaast zal worden bekeken hoe het gebruik van de gecreëerde en bestaande ruimte beïnvloed kan worden. Ook daarbij staan een duurzame en efficiënte invulling van ruimte centraal.

De beschrijving van het mogelijke ruimteaanbod en -gebruik zal worden aangevuld met een visie op de gewenste ruimtelijke inrichting. Het gaat daarbij niet om een gedetailleerde invulling, maar om een globaal ruimtelijk plan, waarin de ruimtelijke implicaties van alle overige thema's terugkomen. Ook zal aandacht worden besteed aan de architectonische kwaliteit. In deel 1 van de PKB+ kunnen mede met het oog op het leefmilieu en de natuurwaarden (rand)voorwaarden worden opgenomen ten aanzien van de eventuele uitbreiding van de Maasvlakte en de vestiging en exploitatie van soorten van industrieën of andere bedrijfsactiviteiten.

Voor het thema ruimte gelden de volgende streefbeelden :

- herstructureren van bestaande ruimte;
- zuinig ruimtegebruik;
- innovatief gebruik van bestaande en nieuwe ruimte;
- duurzame bedrijventerreinen op bestaande en nieuwe ruimte.

5.3 Milieu

Het haven- en industriegebied en het daarmee gepaard gaande transport legt een grote druk op het milieu. Direct en indirect heeft dat negatieve gevolgen voor de omgevingskwaliteit en natuur. Water, bodem en lucht zijn met name in de regio Rijnmond relatief zwaar belast en de geluidsoverlast is aanzienlijk. Deze aspecten vormen daarmee in het kader van de PKB+/m.e.r. belangrijke aandachtspunten voor het thema milieu.

Onder het thema milieu vallen de volgende aandachtsgebieden:

- emissies naar bodem, water en lucht;
- hinder van geluid, stank en stof;
- externe veiligheid;
- beslag op grondstoffen en energie;
- beïnvloeding van natuur en ecosystemen.

Voor een deel komen deze onderwerpen ook aan de orde bij andere thema's en bij de verschillende oplossingsrichtingen.

Binnen het thema milieu zullen mogelijkheden onderzocht worden om de druk op het milieu te verminderen. Daarbij gelden de volgende streefbeelden:

- ontkoppelen van groei van economische activiteiten en milieudruk, dat wil zeggen het realiseren van economische groei met tegelijkertijd een absolute vermindering van de milieubelastende emissies, waaronder CO₂;
- verbeteren van de lokale milieukwaliteit (geluid, stank, stof en externe veiligheid), onder meer door het stimuleren van verplaatsing van milieuhinderlijke bedrijven;
- beperken van het gebruik van energie, grondstoffen en fossiele grondstoffen.

5.4 Verkeer en vervoer

Het transport van goederen over de weg van en naar Rijnmond maakt een forse groei door, evenals het personenverkeer. De emissies en geluidhinder die het gevolg hiervan zijn, zorgen in toenemende mate voor (gezondheids)problemen voor de inwoners van het gebied. Het algemene verkeer- en vervoersbeleid is gericht op een verschuiving in de verdeling van vervoerswijzen (modal split) in de richting van milieuvriendelijkere vormen van vervoer.

Verdere ontwikkeling van de mainport zal een toename van verkeer- en vervoerstromen met zich meebrengen en kan daarmee gevolgen hebben voor de toch al onder druk staande bereikbaarheid en leiden tot verslechtering van de kwaliteit van de leefomgeving in de regio. Verdere ontwikkeling biedt echter ook mogelijkheden voor integrale, innovatieve, duurzame en milieuvriendelijke maatregelpakketten voor de bereikbaarheidsproblematiek van de mainport.

Bij het zoeken naar deze mogelijkheden gelden de volgende streefbeelden:

- handhaven en verbeteren van de bereikbaarheid voor de verschillende wijzen van vervoer (dit geldt zowel voor de maritieme toegang als voor de achterlandverbindingen);
- bijdragen aan een verschuiving in de vervoerswijze van personen en goederen ten gunste van vervoer via spoor, water en buisleiding;
- bijdragen aan het optimaal benutten van de infrastructuur;
- verder ontwikkelen van innovatieve verkeers(afhandelings)concepten gericht op reductie van milieubelasting.

5.5 Natuur en recreatie

Voor het thema natuur en recreatie zal de PKB+/m.e.r. aangeven in hoeverre de toestand van natuur en recreatie (als onderdeel van de leefomgeving) tekortschiet, hoe dit tekort kan worden opgeheven of verminderd en wat de gevolgen en kansen zullen zijn bij een verdere ontwikkeling van de mainport Rotterdam.

Belangrijke knelpunten voor natuur en recreatie zijn onder meer: de verstarring van het Rijn-Maas-estuarium, het ontbreken van een dynamische duinkust, waarin de biodiversiteit door afwisselende nieuwe duinvorming en afbraak op peil wordt gehouden, het ontbreken van voldoende recreatiemogelijkheden dichtbij de bevolkingscentra en een beperkte bereikbaarheid van de kustzone.

Grote kansen voor natuur en recreatie doen zich voor door het ontwikkelen van een dynamisch kustduinlandschap en/of bij herstel van het Rijn-Maas-estuarium (Haringvliet-Hollandsch Diep-Biesbosch). Het rapport 'Nieuw Rotterdams Peil' van het Wereld Natuur Fonds geeft een beeld van dat laatste. Bij natuurontwikkeling zullen de initiatieven van de natuur- en milieuorganisaties 'Veter's Los' en van 'Nieuw Rotterdams Peil' op hun merites worden bekeken. Hierbij wordt tevens de in voorbereiding zijnde MER Haringvliet-sluisen betrokken.

In deel 1 van de PKB+ zal worden ingegaan op de toepassing van het 'nee, tenzij'-principe en het compensatiebeginsel (zie ook onder 'Landaanwinning en natuurwaarden' in hoofdstuk 4).

Het MER zal tevens gegevens aanreiken over de aanwezige natuurwaarden in de omgeving en de mogelijke gevolgen van de aanleg en de beoogde exploitatie van de oplossingsrichting landaanwinning. Op basis van deze

gegevens kan het bevoegd gezag een eventueel vereiste vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet (voor de aanleg en beoogde exploitatie) beoordelen. Ook zal onder dit thema worden bekeken wat de aanwezige cultuurhistorische waarden zijn en wat de mogelijkheden zijn om deze te benutten en te versterken.

Voor het thema natuur en recreatie gelden de volgende streefbeelden:

- versterking van de ecologische structuur;
- versterking van bestaande natuurlijke waarden onder meer door instandhouding en ontwikkeling van samenhangende ecosystemen;
- verbeteren ecologisch functioneren van watersystemen;
- ontwikkelen van recreatiemogelijkheden.

5.6 Kust en zee

Het thema kust en zee is vooral gericht op de oplossingsrichting landaanwinning. Binnen dit thema wordt gekeken naar de effecten van landaanwinning op het ecosysteem en de veiligheid van de kust en op de gevolgen voor gebruiksfuncties zoals scheepvaart en visserij. Ook zal bekeken worden wat de gevolgen zijn van het (gedeeltelijk) openstellen van de Haringvlietsluizen. Hierbij bestaat een nauw verband met het MER Haringvlietsluizen dat momenteel in ontwikkeling is. Ook effecten op de waterkwaliteit, vanwege een andere menging van het Rijn-water met het Noordzeewater, zullen worden onderzocht. Binnen het thema kust en zee worden ook civiel-technische aspecten van ontwerp, aanleg en onderhoud bestudeerd. Voor de nautische aspecten zal een aantal deelonderzoeken worden uitgevoerd.

De effecten van zandwinning op het ecologisch en fysisch functioneren van de betrokken

watersystemen wordt in de PKB+/m.e.r. integraal opgenomen. In de PKB+/m.e.r. zal worden ingegaan op de mogelijke locaties waar zandwinning kan plaatsvinden en de voorwaarden die daarbij gelden. Het uitvoeringsbesluit over de zandwinning zal plaatsvinden bij de vergunningverlening in het kader van de Ontgrondingenwet.

Voor het thema kust en zee gelden de volgende streefbeelden:

- beschermen van het bestaande dynamische kustmorfologische systeem in de Voordelta;
- handhaven van de veiligheid tegen overstroming;
- versterken van natuurlijke processen (veerkracht van de kust).

5.7 Financiering en kosten/baten

Uitgangspunt van het kabinet is om de mogelijkheden tot private financiering in samenspraak met andere partijen maximaal te verkennen. Vroegtijdige betrokkenheid van andere overheden en private partijen kan het project een meerwaarde verlenen. Idee daarachter is dat de overheid samen met private partijen het probleem probeert op te lossen. De overheid formuleert haar doelstellingen in een set van functionele eisen. Op basis van deze gewenste 'output' kunnen private partijen aan het project deelnemen, zowel financieel als bij het zoeken naar oplossingen.

Het is de overtuiging dat dit leidt tot zowel maatschappelijk meer relevante oplossingen als een betere prijs-kwaliteitverhouding. Om die reden zullen binnen het thema financiering de mogelijkheden worden onderzocht voor diverse vormen van publiek-private samenwerking (PPS) in de verschillende fasen van het project. Private partijen krijgen niet pas bij de aanleg of exploitatiefase de mogelijkheid om bij een

infrastructureel project te worden betrokken, maar het streven is om private betrokkenheid al bij het formuleren van de oplossingsrichtingen in de planfase tot stand te brengen.

In Nederland is nog geen ervaring opgedaan met deze nieuwe aanpak en ook de bestaande procedures zijn gebaseerd op een traditionele publieke aanpak. Gebleken is dat private partijen betrokken willen worden bij de planvorming van de PKB+/m.e.r. De baten hiervan kunnen worden geoogst in de vorm van een efficiënter ontwerp en aanleg en een hogere exploitatiewaarde. Er wordt naar gestreefd om in het najaar meer duidelijkheid te hebben of en zo ja bij welke oplossingsrichtingen daadwerkelijk een vorm van publiek-private samenwerking tot stand is te brengen. Het vereist vervolgens een politieke beslissing om deze samenwerking in PKB-fase 1 mogelijk te maken.

Bij het samenstellen en afwegen van de verschillende oplossingsrichtingen en maatregelpakketten zijn van belang:

- de kosten per individuele maatregel;
- een maatschappelijke kosten/batenanalyse voor zover die redelijkerwijs in geld kan worden uitgedrukt;
- een bedrijfseconomische kosten/batenanalyse.

De maximale omvang van het rijksaandeel in de financiering is afhankelijk van de maatschappelijke kosten/baten van het voorkeursmaatregelpakket.

Streefbeelden voor het thema financiering zijn:

- zoeken naar publiek-private samenwerking (PPS), zo mogelijk voor beide aspecten van de dubbele doelstelling;
- ontwerpen van financieel haalbare maatregelpakketten;
- een financiële afweging mogelijk maken op basis van kosten per maatregel en de (financiële) baten van die maatregelen.

6

Aanpak Project Mainportontwikkeling Rotterdam



Faciliteren van processen en kanaliseren van informatiestromen. Noodzakelijk vanwege de vele betrokkenen bij de ontwikkeling van mainport Rotterdam.

Ontwikkeling van de mainport Rotterdam is een complexe materie omdat veel verschillende maatschappelijke en economische belangen in een dergelijk project samenkomen. Dit weer- spiegelt zich in een groot aantal organisaties, marktpartijen, overheden en burgers dat op een of andere manier betrokken is en zich betrokken voelt bij de keuzes die gemaakt moeten worden. Om die reden vraagt het project om een zorgvuldig besluitvormingsproces dat uiteindelijk moet leiden tot voorstellen die op een breed draagvlak kunnen rekenen. Zorgvuldigheid en betrokkenheid zijn daarom de uitgangspunten van het proces dat voor het Project Mainportontwikkeling Rotterdam doorlopen zal worden. De begeleidingscommissie onder voorzitterschap van commissaris van de Koningin in Friesland drs. L.M.L.H.A. Hermans zal toetsen of die zorgvuldigheid en betrokkenheid tijdens het verloop van het proces ook daadwerkelijk worden gerealiseerd. In dit hoofdstuk wordt de opzet van de voorbereiding van PKB+ (deel 1)/ m.e.r. beschreven: wat gebeurt er en hoe? Daaraan vooraf gaan enkele opmerkingen over de functie van onderzoek en lange-termijn- analyses bij een project als PMR en over de rol van publiek-private samenwerking.

6.1 Onderzoek als ondersteuning voor verantwoorde besluitvorming

Voorafgaand aan het nemen van besluiten over investeringen in infrastructurele voorzieningen worden traditioneel analyses gemaakt van het toekomstig gebruik ervan en de effecten die dat gebruik op allerlei terrein heeft. De geschiedenis voor praktisch alle uitbreidingen van de haven van Rotterdam leert dat het uiteindelijke gebruik in substantiële mate afwijkt van de gemaakte analyses en daarmee de rechtvaardiging die men daarbij had gemaakt. Reden waarom PMR over het verwachte gebruik van ruimte en over de effecten die dat

heeft op de omgeving alleen *globale analyses* wil uitvoeren.

In het recente verleden is bij de activiteiten voorafgaande aan deze PKB+/m.e.r.-procedure veel onderzoek uitgevoerd. Ook in andere kaders is veel kennis op dit terrein opgedaan. PMR wil intensief gebruik maken van deze kennis. Nieuw onderzoek zal alleen worden uitgevoerd wanneer dat dienstbaar is aan de benodigde besluitvorming.

Deze werkwijze wordt niet alleen ingegeven door de plicht zuinig om te gaan met schaarse middelen. Er ligt ook een zienswijze aan ten grondslag over kenmerken van politieke besluitvorming bij dit soort projecten.

Besluitvorming zal gebaseerd zijn op een politieke visie op het omgaan met kansen en bedreigingen zoals deze zich op langere termijn kunnen voordoen. Voor een goed inzicht in die kansen en bedreigingen zijn het kennis nemen en uitwisselen van ideeën met relevante maatschappelijke groeperingen een belangrijke zaak. Een maatschappelijk verantwoorde onderbouwing van dit soort besluitvorming wordt eerder geleverd door onderling samenhangend onderzoek op hoofdlijnen, dan door een veelheid aan gedetailleerd onderzoek op de vele deelterreinen.

6.2 Publiek-private samenwerking

De procesopzet die in de volgende paragrafen beschreven wordt, is de voorgenomen werkwijze van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam. Het Kabinet streeft ernaar om de planvorming en uiteindelijke realisatie van oplossingen voor het ruimtetekort op basis van constructies van publiek-private samenwerking (PPS) vorm te geven. Gebleken is dat private partijen betrokken willen worden bij de plan-

vorming van de PKB+/m.e.r. Op dit moment wordt onderzocht of en op welke manier private partijen betrokken kunnen worden bij de planvormende activiteiten. Wanneer wordt besloten private partijen in die fase te betrekken, zal dat voor de hier geschetste aanpak een aanpassing betekenen. Om de kansen van publiek-private samenwerking te benutten, is private inbreng in de procesarchitectuur nodig. Het kabinet zal hierover dan te zijner tijd een besluit moeten nemen.

6.3 Driesporenaanpak tijdens de voorbereiding van de eerste fase van PKB+/m.e.r.

Bij grote complexe projecten is het belangrijk om al tijdens de planvorming een breed draagvlak te creëren om zo uiteindelijk te bereiken dat het vastgestelde plan succesvol kan worden geïmplementeerd. Om tot succesvolle implementatie te komen moet er sprake zijn van een doordacht en geregisseerd planvormingsproces. Onderhavig project stelt zich dit nadrukkelijk ten doel in de verdere uitwerking naar de Planologische Kernbeslissing-plus.

Goede besluitvorming vereist een evenwichtige samenhang tussen (inhoudelijke) kwaliteit, draagvlak (voor oplossingen) en (acceptabel) tijdsfad.

De politiek/bestuurlijke wereld, de maatschappelijke organisaties en ook de private sector is sterk in beweging rondom het thema 'grootschalige projecten'. Dit heeft alles te maken met een verandering in het denken over de wijze waarop besluiten voor dit soort complexe projecten tot stand moeten komen.

Onder regie van de rijksoverheid kunnen maatschappelijke organisaties op basis van enige commitment werken aan een gezamenlijk gedragen resultaat.

Het Project Mainportontwikkeling Rotterdam biedt kansen om hierop in te spelen.

Het voorgaande vertalend naar de planvorming van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam resulteert in een aanpak rondom 3 sporen:

1. een analysespoor gericht op een brede benadering;
2. een oplossingspoor om snel te kunnen richten op concrete oplossingen;
3. een consultatiespoor voor een breed gedragen besluitvorming.

Analysespoor

De complexe materie waar dit project voor staat vraagt om een breedheid in benadering. Breedheid om de échte problematiek achter de vraagstelling goed helder te krijgen en tevens op innovatieve en grensverleggende wijze kansrijke oplossingsrichtingen in beeld te brengen. Breedheid is ook nodig om alle relevante spelers in de besluitvorming bij aanvang de kans te geven om deel te nemen, zodat hun belang voldoende kans krijgt. De breedheid vindt met name zijn weerslag in het analyse-traject.

Oplossingspoor

Het tegelijkertijd formuleren van concrete oplossingen bevordert het praktische doel van het project, namelijk het komen tot concrete besluitvorming. Vanaf het begin zullen dan ook concrete oplossingsrichtingen de rode draad vormen in de planontwikkeling. Deze oplossingsgerichtheid vraagt om een evenwichtige benadering vanuit enerzijds de markt (belangen van individuele bedrijven en van sectoren, ruimte latend voor toekomstgerichte ontwikkelingen) en vanuit anderzijds de verantwoordelijkheid van de overheid (naast het veiligstellen van het algemene economische belang ook zorg voor immateriële maatschappelijke belangen zoals ruimtelijke ordening en milieu).

Consultatiespoor

Voor het ontwikkelen van draagvlak moet er worden gezocht naar nieuwe vormen van consultatie en participatie, als aanvulling op de inspraak conform de PKB+/m.e.r.-procedure.

Drie soorten belangen staan daarbij centraal:

- vanuit de markt: functionele/commerciële haalbaarheid;
- vanuit de regio: evenwichtige inpassing in bestaande structuur;
- vanuit de maatschappij: politiek/bestuurlijke acceptatie en in financieel en milieutechnisch opzicht verantwoorde maatregelen.

Maatschappelijke organisaties zullen zowel worden gevraagd mee te produceren op onderdelen als worden geconsulteerd over de hoofdlijnen van de voortgang van het proces. Met maatschappelijke organisaties en andere overheden zullen consultatiegroepen worden gevormd.

6.4 Vier hoofdfasen tijdens de voorbereiding van de eerste fase van PKB+/m.e.r.

Boven beschreven 3-sporenaanpak wordt in vier stappen ten uitvoer gebracht. Voor de schematische weergave wordt u verwezen naar de tabel aan het eind van dit hoofdstuk:

1. een definitiefase;
2. een strategische fase;
3. een uitwerkingsfase;
4. een integratiefase.

Belangrijk is om het vraagstuk eerst breed te analyseren en vervolgens gezamenlijk te komen tot een stapsgewijze en voortschrijdende concretisering. Ten aanzien van de oplossingsrichtingen is daarbij sprake van een geleidelijke 'trechtering'. Trechtering is een term die aangeeft dat in de werkwijze sprake is van twee gelijktijdige ontwikkelingen. Het aantal te onderzoeken alternatieven wordt verminderd.

Daarnaast verandert het karakter van de analyse van grofmazig naar meer gedetailleerd. Trechtering vindt zoveel mogelijk plaats op basis van objectieve criteria.

Bij afsluiting van elke fase zal worden bekeken in hoeverre werkwijze en organisatie van het project aanpassing behoeven.

Definitiefase

In de definitiefase wordt de centrale probleemstelling nader gespecificeerd en worden de conclusies van de nut- en noodzaakdiscussie uit VERM nader beschouwd en beargumenteerd. Verder vindt een krachtenanalyse plaats (wie zijn de sleutelspelers, wat zijn hun belangen, en wat voor rol zouden ze in het planvormingsproces kunnen en moeten spelen). Het resultaat van deze fase is een helder gedefinieerde werkwijze, met als belangrijk element daarin de vorm waarin belanghebbende partijen in het besluitvormingsproces zullen worden betrokken. De hiervoor benodigde procesorganisatie met bijbehorende 'spelregels' en tijdschema wordt vastgesteld. Inhoudelijk worden de hoofdlijnen uitgezet ten aanzien van de onderscheiden thema's zoals vermeld in hoofdstuk 5.

Tevens worden de oplossingsrichtingen op hoofdlijnen gedefinieerd (zie hoofdstuk 4). Deze startnotitie PKB+/m.e.r. is onderdeel van deze definitiefase en markeert de formele start van de m.e.r.-procedure.

Strategische fase

In de strategische fase vindt een nadere inhoudelijke analyse plaats van de centrale vraagstelling. Deze nadere analyse richt zich op de verschillende economische sectoren en op de onderscheiden thema's. Daarnaast worden de zienswijzen van de in de vorige fase als meest relevante geachte partijen nader geanalyseerd, wordt de politieke omgeving zoveel mogelijk in kaart gebracht en worden concrete

(sub)doelstellingen geformuleerd. Het resultaat van deze fase is een consistente inhoudelijke basis voor het 'ontwerp' van de maatregelen bij de oplossingsrichtingen alsmede voor een eenduidig toetsingskader en parameters voor effectmetingen.

Daar waar nodig en relevant vindt een eerste trechtering plaats van naar de volgende fase mee te nemen maatregelen en oplossingsrichtingen.

Uitwerkingsfase

In de uitwerkingsfase worden de onderscheiden oplossingsrichtingen nader uitgewerkt, met de betrokken partijen. De precieze wijze van uitwerking is afhankelijk van de resultaten uit de voorgaande strategische fase. De uitwerking van het maatregelpakket is tot een dusdanig niveau dat een effectanalyse op hoofdlijnen kan worden opgesteld. Bij deze effectanalyse gaat het om de eerder genoemde thema's. In hoofdstuk 5 is voor een bijbehorend toetsingskader een aanzet gegeven voor relevante streefbeelden. In hoofdstuk 7 wordt een eerste indicatie gegeven van de te hanteren toetsingscriteria.

Het resultaat van de uitwerkingsfase levert een (tweede) trechtering op ten aanzien van maatregelen en oplossingsrichtingen die als basis voor de integratiefase dienen.

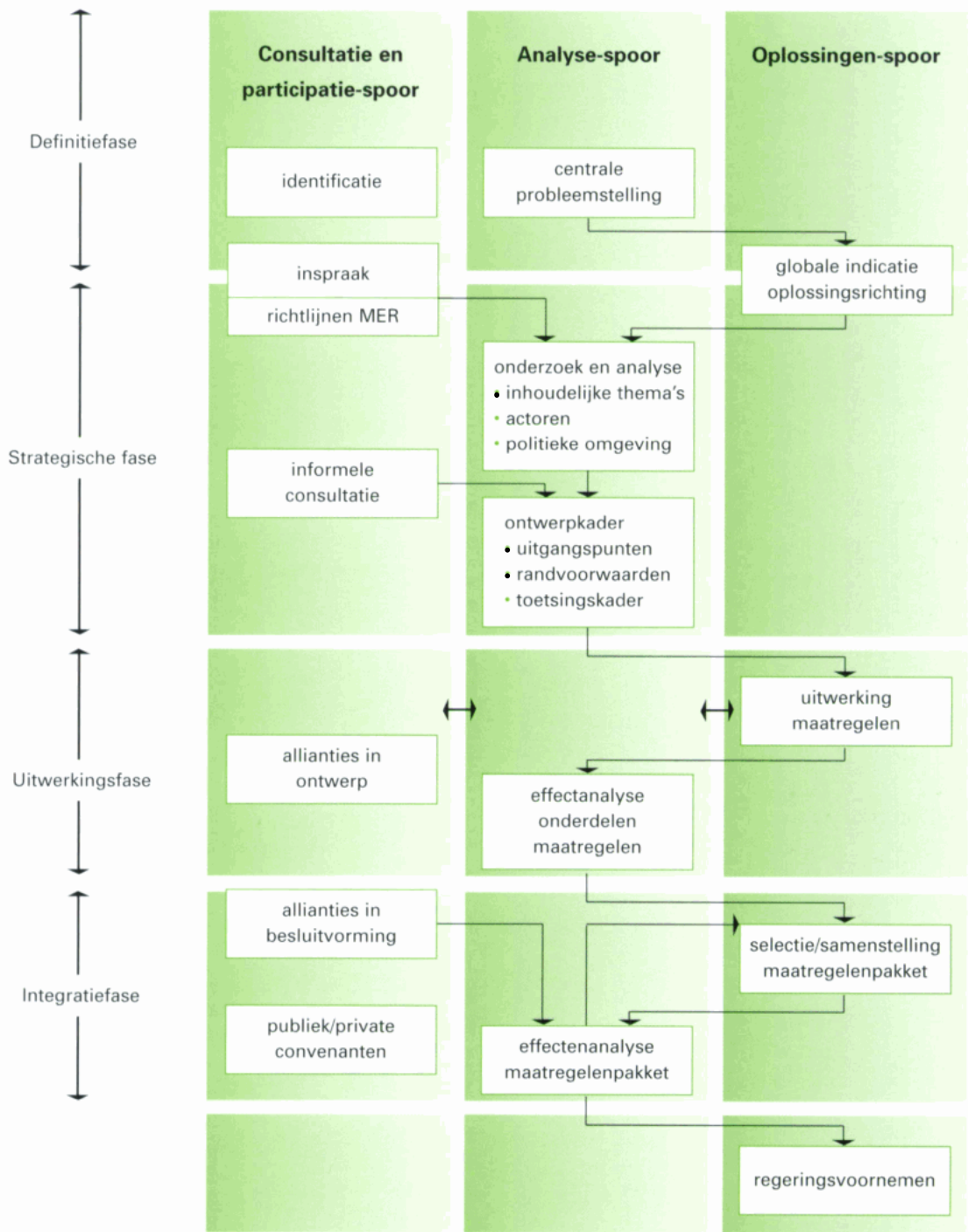
Integratiefase

In deze fase worden een of meer voorkeursmaatregelpakketten samengesteld bestaande uit onderdelen van de oplossingsrichtingen. Die maatregelen kunnen overigens diverse verschijningsvormen hebben: infrastructureel, beleidsmatig, organisatorisch, financieel, etc. Vervolgens worden de maatregelen verder uitgewerkt en in onderlinge samenhang op effecten beoordeeld. In het integrale rapport wordt behalve aan de milieuaspecten ook aandacht besteed aan de economische effecten, de

financieringsaspecten en ruimtelijke-orderings-effecten. In het integrale milieu-effectrapport worden de afwegingen en conclusies uit de voorgaande fasen weergegeven en wordt het maatregelpakket beschreven, met de bijbehorende effecten. Naast het voorkeursmaatregelpakket bevat het milieu-effectrapport ook een meest milieuvriendelijk maatregelpakket en eventueel nog meer alternatieve pakketten, afhankelijk van de situatie op dat moment. In PKB+-deel 1 wordt de voorkeurskeuze van het kabinet ten aanzien van het maatregelpakket gemotiveerd en qua inhoud en consequenties beschreven. Het kabinet zal op basis van kosten/baten-overwegingen gemotiveerd aan moeten geven of en zo ja in welke mate het rijk bereid is financieel te participeren in het realiseren van het voorkeursmaatregelpakket.

Procesplan

Bijgaand is een schematische voorstelling gegeven van de projectaanpak in de eerste fase van de PKB+/m.e.r.-procedure. Een procedure-overzicht is opgenomen in hoofdstuk 8.



Tabel 6.1:
Hoofdfasen en
sporen tijdens
de voorbereiding
van PKB deel 1

7 Te beschrijven effecten



Thematische indeling van invloeden als houvast.

Effectmetingen van maatregelpakketten op economie, ruimte, verkeer en vervoer, natuur en recreatie, kust en zee, financiering, milieu en veiligheid zijn in de aanpak verankerd.

In dit hoofdstuk worden de effecten behandeld die in de PKB+/m.e.r. onderzocht en beschreven zullen worden. Deze effecten geven aan welke invloed van oplossingsrichtingen en maatregelpakketten wordt verwacht. Het vaststellen van de criteria aan de hand waarvan de effecten worden gemeten en hoe de maatregelpakketten met elkaar vergeleken worden, is onderdeel van de eerste stap in het PKB+/m.e.r.-proces (zie ook hoofdstuk 6). Dit toetsingskader zal aansluiten bij de criteria en monitoringpunten die binnen ROM-Rijnmond zijn ontwikkeld.

In bijgaande tabel wordt een eerste overzicht gegeven van de effecten waarop de maatregelpakketten per thema onderzocht en beschreven zullen worden. Bij het nader vaststellen van het toetsingskader kan dit overzicht enigszins worden aangepast. Een selectie uit de effectenlijst zal worden gebruikt bij de eerste, globale toetsing van de oplossingsrichtingen.

De effectmeting voor de thema's natuur, recreatie, milieu en de niet-nautische aspecten van kust en zee vindt plaats in het kader van de milieu-effectrapportage. De overige thema's worden onderzocht in het kader van de PKB+.

Tabel: Indicatief overzicht van de effecten die per thema beschreven zullen worden. Het overzicht kan in de loop van het proces aangevuld of gewijzigd worden.

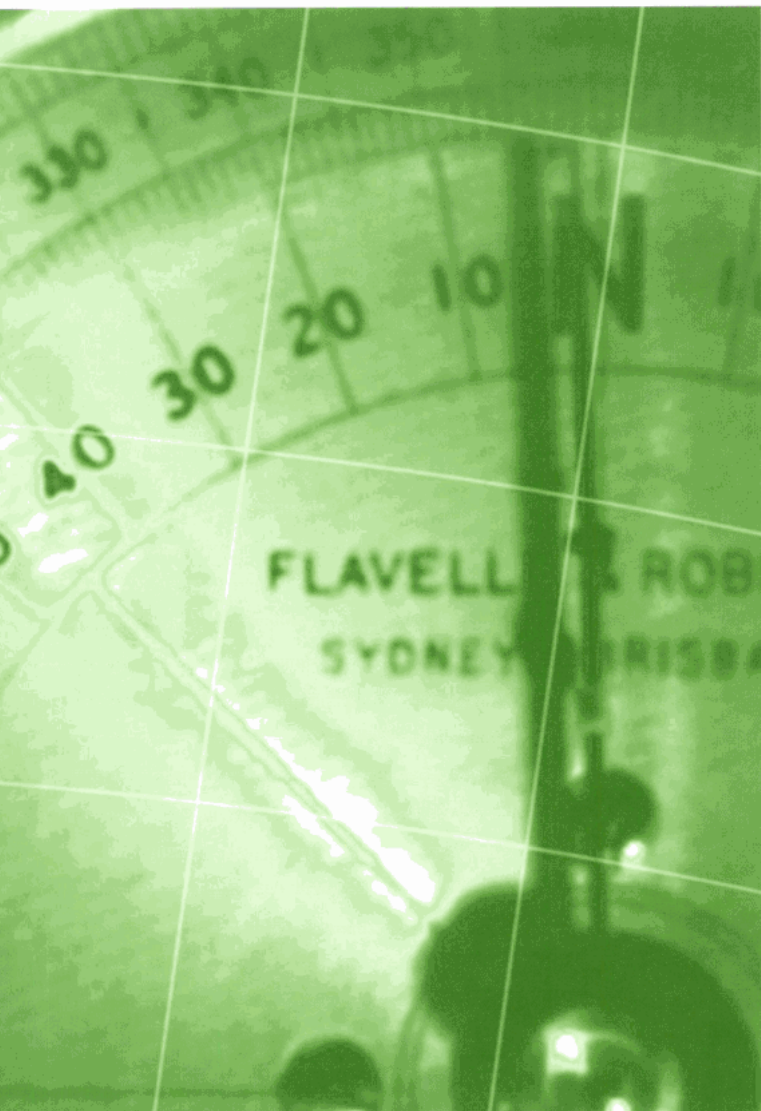
Thema's	Aspecten	Te beschrijven effecten
Economie		• toegevoegde waarde (structureel en tijdelijk) • werkgelegenheid (structureel en tijdelijk) • substitutie- en generatie-effecten • verbetering/versteving concurrentiepositie mainport Rotterdam
Ruimte	• Ruimteaanbod	• mate waarin wordt voldaan aan potentiële ruimtevraag • mate van flexibiliteit voor diverse gebruiksmogelijkheden • mate waarin de oplossing faseerbaar is • mate waarin de oplossing nog uitbreidingsmogelijkheden heeft
	• Ruimtegebruik	• mate van duurzaamheid (in het bijzonder door duurzame industriële clusters/kansen voor industriële ecologie) • mate waarin efficiënt ruimtegebruik is toegepast (intensief en zuinig ruimtegebruik)
	• Ruimtelijke structuur en inrichting	• mate waarin de oplossing in het landschap past/ is ingepast • mate waarin de vorm en inrichting van de oplossing sturend is voor een duurzaam gebruik (b.v. mogelijkheden binnenvaart, spoor etc.) • effecten op andere functies (landbouw, compacte stad) • kansen voor verstedelijking door verschuiving van de haven in westelijke richting
Verkeer en Vervoer	• Personenvervoer	• congestiekans op rijkswegen • verliesuren personenauto's zakelijk verkeer/woonwerkverkeer/recreatief verkeer • gevolgen bereikbaarheid Voorne-Putten • efficiency (weg)infrastructuur • aantal verplaatsingen per auto • modal split auto/openbaar vervoer • voertuig- en reizigerskilometers

Thema's	Aspecten	Te beschrijven effecten
	• Goederentransport	• verliesuren vrachtauto's/efficiency weginfrastructuur • effect op modal shift ten gunste van spoor, binnenvaart en buisleidingen • effect op luchtvracht • totaal verplaatst goederenvolume binnen Rijnmond • totaal verplaatst goederenvolume van/naar Rijnmond • veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen
Natuur en recreatie	• Bodem en water	natuurlijkheid van: • systeemprocessen • geomorfologie van duinen en achterland
		• kwaliteit en kwantiteit van oppervlakte- en grondwater • (water)bodemkwaliteit en bodemtype • aardkundige waarden
	• Vegetatie en fauna	natuurlijkheid en biodiversiteit van: • biotopen en ecosystemen • verbindingen tussen biotopen en ecosystemen • fauna • vegetatie
	• Cultuurhistorie	• historisch bouwkundige waarden • historisch landschappelijke waarden • archeologische waarden
	• Recreatie	• omvang/capaciteit van recreatievoorzieningen • diversiteit/kwaliteit van recreatief aanbod • bereikbaarheid/toegankelijkheid • werkgelegenheid in recreatiesector • interacties met andere functies
	• Landschap	• ondersteuning groenstructuur • behoud openheid • behoud landschappelijke, cultuurhistorische en archeologische waarden • tegengaan versnippering • tegengaan barrièrewerking
Kust en zee	• Scheepvaart • Veiligheid • Kustmorphologie en watersystemen • Ontwerp landaanwinning	• bevaarbaarheid van de aanloop vanuit zee voor het hele Rotterdamse havengebied • maritieme veiligheid • verschuiving in goederenstromen per kustvaart/zeevaart • geomorfologie van zeebodem en estuaria

Thema's	Aspecten	Te beschrijven effecten
	• Zandwinning	• waterbeweging in de kustzone • zand- en slibhuishouding in dit gebied • veiligheid tegen overstroming • waterstanden in Haringvliet en Nieuwe Waterweg • zout/zoetwaterverdeling • troebelheid en nutriënten • effecten op (potenties van) visserij en schelpdiercultures • productiviteit van het ecosysteem • effecten van zandwinning op watersystemen Noordzee en kustsystemen • effecten zandwinning op kustveiligheid • effecten van onderhoud op kustsysteem en kustveiligheid
Milieu en veiligheid	• Geluid en trillingen • Lucht, geur en stof • Risico • Sociale aspecten/beleving • Duurzame ontwikkeling (milieu-duurzaam)	• geluidbelasting door transport en bedrijven • trillingshinder • overlast piekgeluiden (sirenes, toeters, afbranders, fabrieksopstart, etc.) • totale emissies van diverse luchtverontreinigende stoffen door transport en bedrijven • CO₂-emissies van transport en bedrijven • lokale en regionale luchtkwaliteit • risico/externe veiligheid voor de omgeving (individueel en groepsrisico) • veiligheid op bedrijventerreinen en op het water • risico calamiteit gevaarlijke stoffen • hinderbeleving van bewoners en gebiedsmedegebruikers • kwaliteit van het woonmilieu (sociale aspecten van bewoners) • gedwongen vertrek/amovering woningen • sociale onveiligheid • waterverontreiniging • bodemverontreiniging • beslag op grondstoffen en energie
Financiering	• kosten • baten • financiering	per oplossingsrichting/maatregelpakket: • kosten per maatregel in financiële termen, onderscheiden naar aanleg en exploitatie/onderhoud • baten in financiële termen • financieringsmogelijkheden, waaronder publiek-private samenwerking

8

Nadere toelichting op de procedure



De richting in besluitvorming is aangegeven. Voor de gehele procedure gelden richtlijnen en regels om uiteindelijk te komen tot een optimaal maatregelenpakket.

In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van de stappen in de PKB+/m.e.r.-procedure die op de publicatie van deze startnotitie zullen volgen. Aan het slot van het hoofdstuk wordt kort ingegaan op de procedures die als vervolg op de PKB+/m.e.r. doorlopen moeten worden.

8.1 Startnotitie en richtlijnen

De formele start van de m.e.r.-procedure in het kader van de PKB+-besluitvorming vindt plaats wanneer de initiatiefnemer de startnotitie aanbiedt aan het bevoegd gezag. Het voornemen om de m.e.r.-procedure te starten wordt daarop door het bevoegd gezag officieel bekendgemaakt in de Staatscourant en nationale en regionale dag- en weekbladen. De startnotitie ligt daarna vijf weken ter inzage. In deze periode organiseert PMR voorlichtingsbijeenkomsten in Rotterdam, Oostvoorne, Moerdijk, Terneuzen en Vlissingen. Tijdens deze bijeenkomsten wordt nadere uitleg over het project gegeven. Daarnaast worden groeperingen die actief betrokken waren bij de verkenning (VERM) over de inhoud van de startnotitie geconsulteerd en zal PMR nagaan of alle relevante oplossingsrichtingen zijn meegenomen.

Gedurende de periode dat de startnotitie ter inzage ligt, kan iedereen die dat wil schriftelijk inspreken. Binnen 9 weken na de bekendmaking brengen de Commissie voor de milieu-effectrapportage en wettelijke adviseurs, mede aan de hand van de inspraakreacties, een advies uit over richtlijnen voor de inhoud van het milieu-effectrapport (MER). Binnen maximaal 21 weken na de officiële bekendmaking stelt het bevoegd gezag de richtlijnen vast. De richtlijnen geven aan welke informatie het MER minimaal moet bevatten.

8.2 Milieu-effectrapport en Planologische Kernbeslissing-plus deel 1

Aan de hand van bovengenoemde richtlijnen van het bevoegd gezag worden door de initiatiefnemer de Planologische Kernbeslissing-plus (deel 1) en, als integraal onderdeel daarvan, het milieu-effectrapport opgesteld.

In het PKB+ deel 1/MER worden oplossingsrichtingen en maatregelpakketten met elkaar vergeleken op basis van hun gevolgen voor natuur, recreatie en milieu. Daarnaast worden in het kader van de PKB+ effecten op de andere projectthema's geanalyseerd en vergeleken. Op basis van de uitkomsten van deze vergelijkingen wordt in de ontwerp-PKB+ (deel 1) één of meerdere voorkeurspakketten verder uitgewerkt, waarbij wordt aangegeven welke onderdelen in de procedure een 'plus-status' zullen hebben. Als het ontwerp-PKB+/MER gereed is, wordt het door de initiatiefnemer aan het bevoegd gezag aangeboden. Deze beoordeelt het op volledigheid en kwaliteit, waarbij rekening wordt gehouden met de richtlijnen. Als het bevoegd gezag de PKB+/MER aanvaardbaar vindt, worden ze openbaar gemaakt en ter inzage gelegd.

8.3 Inspraak en advies, Planologische Kernbeslissing-plus deel 2

Het ontwerp-PKB+ (deel 1)/MER ligt vier tot twaalf weken ter inzage. De exacte lengte van de inzagetermijn wordt bij de publicatie aangegeven. Schriftelijke reacties kunnen worden ingediend bij het Inspraakpunt (zie hoofdstuk 1). Deze moeten uiterlijk binnen vier weken na afloop van de inzagetermijn zijn ontvangen.

In dezelfde periode worden openbare hoorzittingen, informatiebijeenkomsten en bestuurlijk overleg gehouden over het ontwerp-

PKB+/MER. Binnen vijf weken na afloop van de inspraaktermijn brengt de Commissie m.e.r. een toetsingsadvies uit. In dit toetsingsadvies geeft de Commissie, mede aan de hand van de inspraakreacties en wettelijke adviezen, haar oordeel over de kwaliteit en volledigheid van het MER. De termijn waarbinnen het uiteindelijke besluit moet worden genomen wordt verlengd met de periode die de Commissie m.e.r. nodig heeft om haar advies uit te brengen.

De resultaten van inspraak, bestuurlijk overleg en advisering en het toetsingsadvies van de Commissie voor de milieu-effectrapportage worden in deel 2 van de PKB+ gepubliceerd.

8.4 Planologische Kernbeslissing-plus deel 3 en 4

Na publicatie van deel 2 van de PKB+ verwoordt het kabinet haar definitieve standpunt in deel 3 van de PKB+. Deze verschijnt naar verwachting medio 2000. Uiterlijk 9 maanden na de ter inzage legging van de PKB+ deel 1 wordt het kabinetsstandpunt (deel 3) ter goedkeuring aan de Tweede Kamer aangeboden. Na behandeling en goedkeuring stuurt deze het direct door naar de Eerste Kamer. De Eerste Kamer moet binnen vier weken beslissen of zij het plan gaat behandelen. Neemt zij zo'n besluit niet, dan wordt het plan geacht te zijn goedgekeurd.

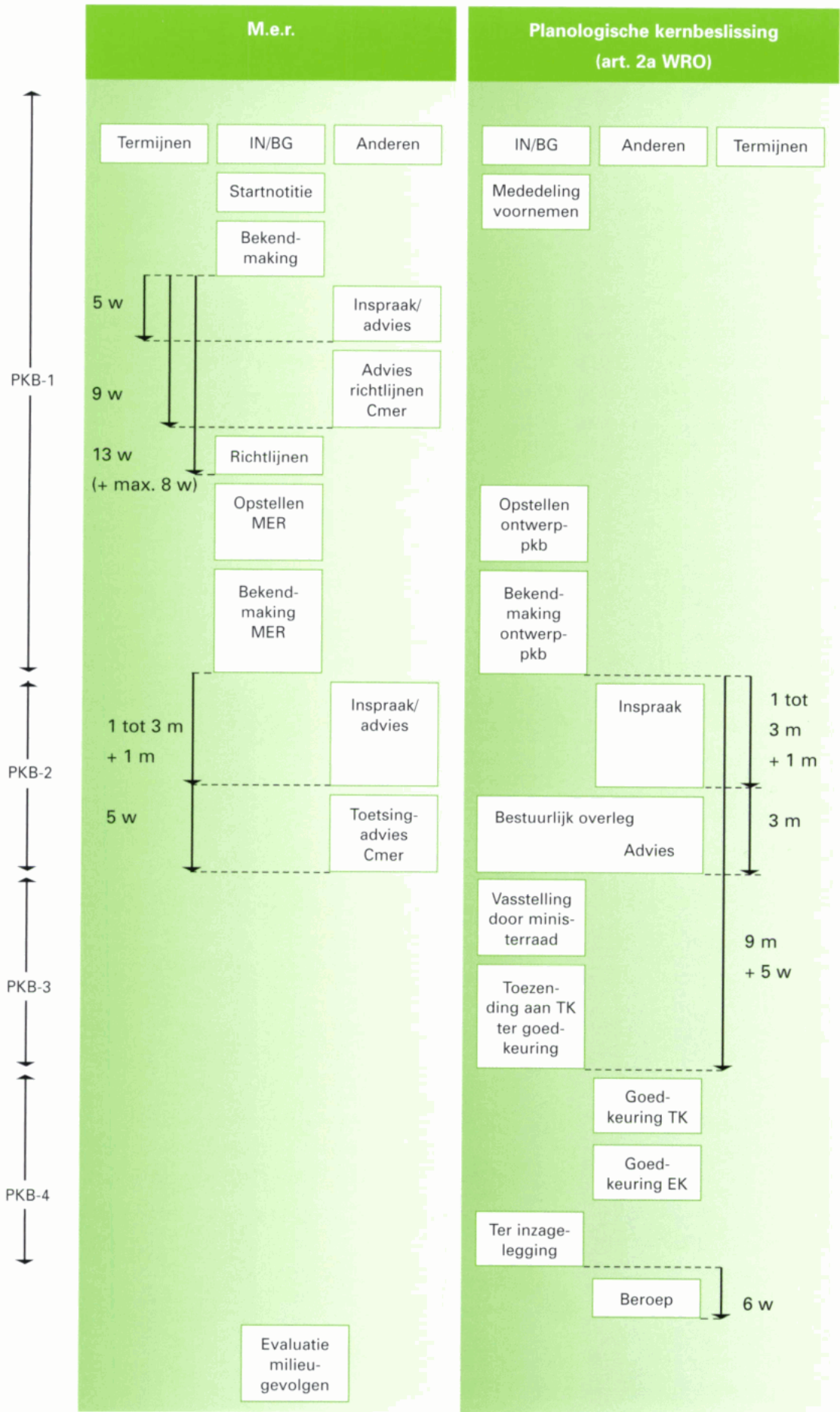
Het vastgestelde besluit met de daarin opgenomen concrete beleidsbeslissingen voor de mainportontwikkeling Rotterdam worden beschreven in deel 4 (de Planologische Kernbeslissing) en gepubliceerd. Daarna wordt de PKB+ van kracht, zij het niet onherroepelijk omdat tegen de concrete beleidsbeslissingen uit de PKB+ nog beroep open staat bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Beroep heeft in dat geval echter geen

schorsende werking. Pas na de rechterlijke beslissing wordt de PKB+ onherroepelijk.

8.5 Vervolgbesluiten en realisering

In vervolg op de besluitvorming in PKB+-kader moet nog een aantal uitvoeringsbesluiten worden genomen op het gebied van milieu, ruimtelijke ordening, waterstaat en binnenlands bestuur, zoals vaststelling van bestemmingsplannen, herziening van streekplan, bestuurlijke herindeling en diverse vergunningen (zie bijlage 3). Na afloop van deze procedures kan worden gestart met de uitvoering van het werk.

Het is uitdrukkelijk de bedoeling om ten behoeve van een snelle uitvoering van welke gekozen oplossingsrichting dan ook, de benodigde vervolgprocedures kort na het van kracht worden van de PKB+ af te ronden en deze procedures daarom parallel te laten lopen met de eindfase van het proces. De betrokken overheden zullen dat op zich nemen of, wanneer zij niet vertegenwoordigd zijn in PMR, daartoe worden uitgenodigd.



Bijlage 1 verklarende woordenlijst

Activiteit

geheel van handelingen en ingrepen ter realisatie van bepaalde doelstellingen of ter oplossing van bepaalde problemen.

Alternatief

zie oplossingsrichting en maatregelpakket; in dit project worden deze termen gebruikt in plaats van het meer gebruikelijke ‘alternatief’, omdat er geen sprake is van elkaar uitsluitende oplossingen, iets wat de term alternatief wel suggereert, zoals bij een tracé-alternatief.

Autonome ontwikkeling

de ontwikkelingen in het projectgebied tot omstreeks 2020 met een doorkijk naar 2035 die optreden als het voornemen (nieuw overheidsingrijpen) geen doorgang vindt.

Bereikbaarheid

manier waarop en de tijd waarin een locatie bereikbaar is.

Bevoegd gezag

een of meer overheidsinstanties die bevoegd zijn om over de activiteit van de initiatiefnemer het besluit te nemen.

Biotoop

leefomgeving van een leefgemeenschap van planten en/of dieren.

Commissie voor de m.e.r.

een landelijke commissie van onafhankelijke milieudeskundigen; zij adviseren het bevoegd gezag over de richtlijnen voor het milieu-effectrapport en over de kwaliteit van de informatie in het milieu-effectrapport.

Ecosysteem

geheel van planten en dierengemeenschappen in een territorium, beschouwd in hun wisselwerking met milieufactoren.

Effect

de gevolgen of uitwerking van de in beschouwing genomen oplossing op één van de thema's.

Fauna

dierenwereld.

Geomorfologie

wetenschap die zich bezighoudt met de ontstaanswijze, vorm en opbouw van het aardoppervlak.

Infrastructuur

het geheel aan wegen, vaarwegen, spoorlijnen en leidingen in het gebied.

Initiatiefnemer

een natuurlijk persoon of rechtspersoon (particulier, bedrijf, instelling of overheidsorgaan) die een bepaalde activiteit wil (doen) ondernemen en daarover een besluit vraagt.

Inspraak

mogelijkheid om informatie te verkrijgen en op basis daarvan een mening, wensen of bezwaren kenbaar te maken, bijvoorbeeld ten aanzien van een activiteit waarover door de overheid een besluit zal worden genomen.

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat

het Inspraakpunt is een onafhankelijke instelling die zorgdraagt voor een helder, zorgvuldig en betrouwbaar inspraakproces. Het fungeert daarbij als ‘scharnier’ tussen het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de potentiële inspreker.

Landaanwinning

uitbreiding huidige Maasvlakte.

Leefomgeving

het geheel van ruimtelijke en fysieke omstandigheden waarin men leeft.

Maatregelpakket

een maatregelpakket is een combinatie van onderling samenhangende en op elkaar afgestemde maatregelen, die samen een oplossing vormen voor de problematiek.

Mainport Rotterdam

de haven van Rotterdam en daaraan functioneel verbonden locaties, die samen optimale kansen bieden voor de verwerking van havengerelateerde goederenstromen en de daaraan verwante handels-, logistieke en industriële activiteiten, met als doel het creëren van inkomen (bijdrage aan het Bruto Nationaal Product) en werkgelegenheid in de regio Rijnmond en de rest van Nederland.

Milieu-effectrapportage (m.e.r.)

procedure (voor ingrepen die grote gevolgen voor het milieu kunnen hebben) met wettelijk geregelde inspraak en advisering; bestaat uit het maken van de startnotitie, richtlijnen, het milieu-effectrapport, het beoordelen en gebruiken van het milieu-effectrapport in de besluitvorming (PKB+) en het achteraf evalueren van de werkelijke effecten.

Milieu-effectrapport (MER)

rapport waarin de belangrijkste milieu-gevolgen van mogelijke oplossingen zijn weergegeven; maakt in dit geval integraal onderdeel uit van de Planologische Kernbeslissing-plus.

Milieu-effecten

gevolgen van een activiteit op de fysieke omgeving.

Ministerie van EZ

ministerie van Economische Zaken.

Ministerie van LNV

ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij.

Ministerie van VROM

ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

Ministerie van V&W

ministerie van Verkeer en Waterstaat.

MMM

meest milieuvriendelijk maatregelpakket; maatregelpakket waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen, dan wel zoveel mogelijk worden beperkt; het MMM is onderdeel van het milieu-effectrapport.

Natuur

planten- en dierenwereld in samenhang met hun leefomgeving.

Mobiliteit

verplaatsingsgedrag.

Nul-alternatief

zie referentiesituatie.

Oplossingsrichting

globale aanpak van het probleem aan de hand waarvan concrete maatregelen worden opgesteld.

PKB

planologische kernbeslissing.

PKB+

planologische kernbeslissing waarin concrete beleidsafspraken zijn opgenomen waarvan aan andere overheden gebonden zijn.

Probleemgebied

dit is het gebied waar het ruimtetekort speelt: de Rotterdamse haven- en industrie-terreinen.

Publiek-private samenwerking (PPS)

een samenwerkingsverband tussen overheden en bedrijven gericht op het tegelijkertijd realiseren van maatschappelijke en commerciële doeleinden. Het samenwerkingsverband wordt in een contract vastgelegd en is dus niet vrijblijvend. De samenwerking krijgt vorm door de verdeling van zeggenschap, kosten, risico's en opbrengsten tussen overheden en bedrijven. De verschillende verantwoordelijkheden van overheden en bedrijven komen in het contract duidelijk naar voren.

Referentiesituatie

beschrijving van de bestaande toestand en van de autonome ontwikkeling daarvan tot 2020, na uitvoering van geaccepteerd beleid, als de voorgenomen activiteit niet wordt uitgevoerd. De referentiesituatie, ook 'nul-alternatief' genoemd, dient als ijkpunt; de gevolgen van oplossingsrichtingen en maatregelpakketten worden telkens vergeleken met de referentiesituatie.

Richtlijnen

projectspecifieke, inhoudelijke eisen waaraan het milieu-effectrapport moet voldoen; deze hebben onder andere betrekking op de te beschrijven alternatieven en (milieu)effecten. De richtlijnen worden op basis van de startnotitie, inspraak en advisering opgesteld door het bevoegd gezag. De richtlijnen vormen het kader voor toetsing van het milieu-effectrapport door de Commissie voor de milieu-effectrapportage.

Startnotitie

een notitie die informatie geeft over het 'wat', 'waar' en 'waarom' van de plannen van de initiatiefnemer. De startnotitie vormt de formele start van de m.e.r.-procedure.

Studiegebied

het gebied waarbinnen de gevolgen van oplossingen worden bekeken; de omvang van het studiegebied kan per aspect verschillen.

Toetsing

beoordeling van het milieu-effectrapport op juistheid en volledigheid.

Toetsingscriterium

criterium aan de hand waarvan de effecten van oplossingsrichtingen of maatregelpakketten gemeten en beschreven worden.

Voorgenomen activiteit

de ingreep die de initiatiefnemer wil doen en waarover een besluit wordt gevraagd; ook wel voornemen genoemd.

Watersysteem

een samenhangend geografisch afgebakend (deel van) oppervlaktewater, inclusief het hiermee gerelateerde grondwater, waterbodems, oevers en technische infrastructuur met inbegrip van de daarin voorkomende levensgemeenschappen en alle bijbehorende fysische, chemische en biologische kenmerken en processen.

Zoekgebied voor oplossingen

het gebied waarbinnen oplossingen voor het probleem gezocht worden, in dit geval: de regio Rijnmond met aanliggende kustzone en de haven/industriegebieden Moerdijk, Vlissingen en Terneuzen.

Zuidwest-Nederland

bestaande en voorziene haven- en industrie-
gebieden in Moerdijk, Vlissingen en
Terneuzen.

Bijlage 2 M.e.r.-plichtige activiteiten

Overzicht mogelijke m.e.r.-plichtige activiteiten en besluiten PMR				
nr. (cat.)	activiteit	wanneer	welk besluit	situatie varianten PMR
1.2*	Aanleg van een auto-snelweg of autoweg, anders dan een hoofdweg bedoeld in cat 1.1		Vaststelling van het tracé of plan door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, het provinciaal of gemeentelijk bestuur, dan wel de vaststelling van een ruimtelijk plan dat als eerste in de mogelijke aanleg voorziet.	Niet zeker of dit onderdeel van de planvorming zal uitmaken.
1.3	Aanleg van een weg, bestaande uit vier of meer rijstroken, anders dan een hoofdweg of auto(snel)weg (cat. 1.1 en 1.2).	In geval van een weg met een tracélengte van 5 km. of meer buiten de bebouwde kom.	Vaststelling van het tracé of plan door het provinciaal of gemeentelijk bestuur, dan wel de vaststelling van een ruimtelijk plan dat als eerste in de mogelijke aanleg voorziet.	Niet zeker of dit onderdeel van de planvorming zal uitmaken.
2.1*	Aanleg van een landelijke railweg	Bij reconstructie uitbreiding of verandering anderszins: de aanleg van een nieuwe spoorbaan over een lengte van 500 m. en gelegen op een afstand van 25 m. of meer van de grens van de bestemming spoorwegdoeleinden.	Vaststelling van het tracé of plan door of namens de minister van V&W, dan wel de vaststelling van een ruimtelijk plan dat als eerste in de mogelijke aanleg voorziet.	Niet zeker of dit onderdeel van de planvorming zal uitmaken.
3.2*	Vergroting of verdieping van een hoofdvaarweg (in zin SVVII).	In gevallen: • hoofdvaarweg geschikt is of wordt voor schepen met laadvermogen van 1350 ton of meer en • door vergroting het ruimteoppervlak met 20 procent toeneemt of • een structurele verdie-	Vaststelling van het plan tot vergroting of verdieping van de hoofdvaarweg door de minister van Verkeer en Waterstaat, dan wel vaststelling van een ruimtelijk plan, wanneer dat als eerste in de mogelijke vergroting of verdieping voorziet.	Niet zeker of de problematiek speelt.

		ping plaatsvindt waarbij meer dan 5 miljoen m³ wordt verzet en waarbij sprake is van het doorbreken van een voor het grond-water afsluitende bodemlagen. In geval bevaarbaar voor		
4	Aanleg van een haven voor civiel gebruik voor de binnen- of voor de zeescheepvaart.	schepen met een laadvermogen van 1350 ton of meer. Indien de installaties of	Vaststelling van een ruimtelijk plan dat als eerste in de mogelijke aanleg voorziet.	
5	Het op enigerlei wijze bevestigen van installaties in de bodem dan wel ophoging van de bodem van grote wateren, waardoor de bodem bij hoog water boven de waterspiegel ligt.	de ophoging een oppervlakte van 200 ha of meer beslaan. • leidinglengte 5 km. of	Vaststelling van het plan van aanleg door de minister van Verkeer en Waterstaat (of andere minister), dan wel het besluit tot concessieverlening (art. 1 wet 1904)	Kunstmatige eilanden; indien bijvoorbeeld sprake is van de aanleg van een estuarium, een installatie t.b.v. zandwinning of opspuiting.
8.1	Aanleg van een hoofdtransportleiding voor het transport van aardgas.	meer bedraagt of • gelegen of geprojecteerd in een gevoelig gelegen gebied. • leidinglengte 1 km. of	Vaststelling van het tracé of plan door of namens de minister van Economische Zaken, dan wel de vaststelling van een ruimtelijk plan dat als eerste in de mogelijke aanleg voorziet.	Niet zeker of problematiek speelt.
8.2	Aanleg/wijziging van een hoofdtransportleiding voor het transport van een vloeistof niet zijnde water of van een gas niet zijnde aardgas.	meer bedraagt of • gelegen of geprojecteerd in een gevoelig gelegen gebied. • leiding met doorsnede	Vaststelling van een ruimtelijk plan dat als eerste in de mogelijke aanleg voorziet.	Niet zeker of problematiek speelt.
8.3	Aanleg/wijziging van een hoofdtransportleiding voor het transport van water.	van 1 m. of meer en • met een lengte van min. 10km buiten bebouwde kom is gelegen.		Niet zeker of problematiek speelt.

Overzicht mogelijke m.e.r.-plichtige activiteiten en besluiten PMR				
10.1	Aanleg van een recreatieve of toeristische voorziening	In gevallen dat: • het verwachte aantal bezoekers 500.000 of meer bedraagt, of • oppervlakte 50 ha of meer bedraagt, of • opp. 20 ha of meer bedraagt en is gelegen in een gevoelig gebied.	Vaststelling van een ruimtelijk plan dat als eerste in de mogelijke aanleg voorziet, dan wel een landinrichtingsplan ingevolge art. 81 Landinrichtingswet.	Niet zeker of dit onderdeel van de planvorming zal uitmaken.
10.2	Aanleg van een jachthaven.	• in geval dat de activiteit de aanleg van meer dan 500 ligplaatsen betreft.	Vaststelling van een ruimtelijk plan dat als eerste in de mogelijke aanleg voorziet.	Niet zeker of dit onderdeel van de planvorming zal uitmaken.
12.3*	Aanleg van een dam (= een in oppervlakte-water gelegde waterkering).	• de dam heeft een lengte van 2 km. of meer en • de dam heeft een dwarsprofiel van 250 m² of meer.	Vaststelling van een principeplan of een besluit ingevolge art. 2, derde en vierde lid van de Deltawet.	
13	Landaanwinning, droogmakerijen of indijking.	Oppervlakte activiteit is 200 ha of meer.	Vaststelling van een plan tot, dan wel het besluit ingevolge het waterschapsreglement over, dan wel het besluit tot concessieverlening voor landaanwinning, droogmakerijen of indijking (art.1).	
16.1*	Winning van oppervlaktedelfstoffen.	Winplaats van 100 ha of meer, winplaatsen tezamen 100 ha of meer .	- het besluit tot aanwijzing van een winplaats of een aantal winplaatsen dan wel bij ontbreken daarvan - het besluit ingevolge art. 3 Ontgrond.wet of het besluit ingevolge art. 4 Rivierenwet.	
16.2*	Winning van bodemmaterialen op continentaal plat.	Winplaats van 500 ha of meer, winplaatsen tezamen 500 ha of meer	De vaststelling van een advies aan de minister van Financiën door de minister van Verkeer en Waterstaat	

18.2	Oprichting of verandering van een inrichting bestemd voor het bewerken, verwerken of vernietigen van afvalstoffen met uitzondering van (...)	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een inrichting of verandering met een capaciteit van 25.000 ton per jaar of meer (voor zuiveringsslib de capaciteit van 5.000 ton droge stof per jaar of meer)	De besluiten waarop afd. 3.5. Awb en afd. 13.2 Wmb van toepassing zijn.	Bodemverbeteren/baggeren, een en ander afhankelijk van de mate waarin de bodem vervuild is. Hiernaar zal onderzoek gedaan moeten worden.
20.1	Aanleg van een bedrijfsterrein.	Oppervlakte 100 ha of meer.	Vaststelling van een ruimtelijk plan dat als eerste in de mogelijke aanleg voorziet.	
22.4	Oprichting van een windmolenpark.	Bij een gezamenlijk vermogen van 20 megawatt (elektrisch) of meer of bij 20 molens of meer.	Vaststelling van een ruimtelijk plan dat als eerste in de mogelijke aanleg voorziet, dan wel bij ontbreken daarvan de besluiten waar afd. 3.5 Awb en afd. 13.2 Wmb van toepassing op zijn.	
24	Aanleg van een bovengrondse hoogspanningsleiding.	• met een spanning van 220 kilovolt of meer en • met een lengte van minimaal 1 km. is gelegen of geprojecteerd in een gevoelig gebied	Vaststelling van een ruimtelijk plan dat als eerste in de mogelijke aanleg voorziet, dan wel het besluit tot goedkeuring van het tracé door de minister van Economische Zaken.	

voetnoot: Nummers conform categorieën onderdeel C uit de bijlage bij Besluit m.e.r. 1994; ter uitvoering van Europese richtlijn no. 97/11/EG zal binnenkort het besluit m.e.r. worden herzien. De categorieën waarop deze herziening (waarschijnlijk) betrekking zal hebben zijn aangeduid met een asterisk (*).

Bijlage 3 Relevante wetgeving en procedures (overzicht vervolgbesluitvorming)

Voordat met de uitvoering van het gekozen maatregelpakket kan worden begonnen, moet nog een aantal besluiten worden genomen, onder meer op het gebied van de ruimtelijke ordening, milieu, waterstaat en binnenlands bestuur. De inhoud van de PKB+/MER is daarbij leidend.

Welke besluiten dat zijn en wat hun inhoud is, hangt af van het gekozen maatregelpakket. Op dit moment wordt rekening gehouden met de volgende vervolgbesluiten:

- concessieverlening voor landaanwinning*;
- ontgrondingsvergunning en de eventueel hieraan gerelateerde vergunningen voor het in bedrijf nemen van zandwininstallaties e.d. en voor andere bouwwerken op grond van de Wet verontreiniging oppervlaktewater en Wet milieubeheer;
- vergunningverlening op grond van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken*;
- bestuurlijke herindeling (grenscorrectie en wijziging provinciegrens)*;
- herziening van het streekplan;
- vaststelling van een bestemmingsplan, op basis waarvan eventueel benodigde bouwen en aanlegvergunningen kunnen worden verleend;
- vergunningen in het kader van de Natuurbeschermingswet*;
- milieu- en bouwvergunningen.

De met *) gemerkte procedures zijn waarschijnlijk alleen noodzakelijk bij de keuze voor landaanwinning. Voor andere in- en uitbreidingsactiviteiten zijn privaatrechtelijke verhoudingen relevant (eigendom, bestaande erfpachtcontracten en dergelijke). Wanneer minnelijke verwerving niet mogelijk blijkt, is onteigening op basis van een onherroepelijk goedgekeurd bestemmingsplan noodzakelijk.

Indien in het bestaande havengebied tot dempingen wordt besloten is vergunning krachtens de waterstaatswetgeving (aanpassing waterschapskeur) en mogelijk de Scheepvaartverkeerswet vereist. Verder zijn de te doorlopen vervolgprocedures onder meer afhankelijk van de inrichting en verkeersontsluiting die gekozen maatregelen met zich meebrengen.

In de PKB+ wordt zo goed mogelijk geanticipeerd op de vereiste vervolgprocedures. Het streven is, binnen een zorgvuldige toepassing van de wettelijk kaders, gericht op een efficiënt verloop van het besluitvormingsproces en de daarop volgende uitvoering. De betreffende procedures zullen daarom vroegtijdig en in overleg met de betreffende (bestuurlijke) partij en in voorbereiding worden genomen.

Bijlage 4 Projectbeslissing

Vergaderjaar 1996–1997

24 691

Ruimtetekort in mainport Rotterdam

Nr. 3

BRIEF VAN DE MINISTERS VAN VERKEER EN WATERSTAAT, VAN VOLKSHUISVESTING, RUIMTELIJKE ORDENING EN MILIEU-BEHEER, VAN ECONOMISCHE ZAKEN EN VAN LANDBOUW, NATUURBEHEER EN VISSERIJ

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 14 juli 1997

Hierbij informeren wij u over de projectbeslissing van het Kabinet inzake de ruimtebehoefte van de mainport Rotterdam, zoals bedoeld in het Kabinetsstandpunt over het WRR rapport over grote infrastructurele projecten (Tweede Kamer, 1995–1996, 24 690, nr 1). De inhoud van deze brief vormt de projectbeslissing.

1. Inleiding

Bij brief van 16 april 1996 heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat u, mede namens de Ministers van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, van Landbouw, Natuur en Visserij en de Staatssecretaris van Economische Zaken geïnformeerd over de aanvangsbeslissing (in de zin van het kabinetsstandpunt «Besluiten over grote projecten») met betrekking tot het gesignaleerde ruimtetekort in de mainport Rotterdam. De aanvangsbeslissing is opgesteld naar aanleiding van de in december 1995 afgeronde rapportage over het ROM-project Maasvlakte 2. De in het genoemde kabinetsstandpunt ontvouwde aanpak was gebaseerd op een advies van de WRR waarin werd aanbevolen om voorafgaande aan een concrete procedure inzake een project een discussie te voeren over nut en noodzaak van dat project. In het onderhavige geval is daartoe besloten omdat het kabinet het noodzakelijk achtte een beslissing over een Maasvlakte 2 in een breder kader te bezien en ook af te wegen tegen alternatieven.

De vragen die in dit verband werden gesteld waren:

- wat is de aard, omvang en urgentie van het ruimtetekort in de mainport Rotterdam,
- wat betekent het oplossen van dit ruimtetekort voor economie en leefomgeving en

- welke oplossingsrichtingen komen in aanmerking.

Daarbij is, aldus meergenoemde brief, voor het kabinet nadrukkelijk inzet enerzijds versterking van de mainport Rotterdam en anderzijds verbetering van de leefomgeving.

Vanaf april vorig jaar is met grote voortvarendheid deze nieuwe procedure ter hand genomen, die de naam VERM kreeg: Verkenning Ruimtetekort Mainport Rotterdam. Bedoeling was die procedure binnen een jaar te doen uitmonden in een zogenaamde projectbeslissing.

Door factoren van uiteenlopende aard, heeft de procedure langere tijd in beslag genomen dan voorzien. Bij brief van 21 maart 1997 bent u daarover geïnformeerd. Inmiddels is de procedure afgerond. Deze brief is dan ook aan te merken als de in de brief van 16 april 1996 aangekondigde projectbeslissing.

2. De VERM-procedure

Zoals gezegd is met de aanvangsbeslissing van 16 april 1996 de VERM-procedure gestart. In het kader van die procedure is op zeer verschillende wijze met groepen en personen van uiteenlopende aard van gedachten gewisseld en zijn diverse nadere studies uitgevoerd. Individuele burgers, vertegenwoordigers van overheden, bedrijfsleven, belangengroepen, milieuorganisaties, wetenschappers, zowel in de regio Rijnmond als in de regio's Amsterdam Noordzeekanaal gebied, Vlissingen/Terneuzen, Moerdijk, Delfzijl/Eemshaven, Arnhem/Nijmegen en Venlo zijn daarbij in de gelegenheid geweest om op indringende wijze hun opvattingen te doen blijken.

De verkenning is afgerond met twee rapporten, enerzijds een verslag van de verkenningsfase en anderzijds een analyse van de aard, omvang en urgentie van de ruimtebehoefte en de mogelijke oplossingsrichtingen, zoals die in de verkenning naar voren zijn gebracht. Deze rapporten zijn bijgevoegd als bijlagen (de delen) A en B¹. Conform haar standpunt over het rapport van de WRR inzake besluitvorming grote projecten heeft het kabinet een begeleidingscommissie ingesteld onder leiding van de Commissaris der Koningin van de provincie Friesland, drs L.M.L.H.A. Hermans. Het eindrapport van de begeleidingscommissie treft u aan in het bijlageboek van Deel A als bijlage nummer 28. Het tussentijds advies van deze commissie is voor de Minister van Verkeer en Waterstaat aanleiding geweest een nader advies te vragen aan de heer drs A.J. Middelhoek en de heer W.E. Scherpenhuijsen Rom RA. Hun rapportages zijn bijgevoegd in het bijlageboek van Deel A met de nummers 26 en 27. Daarnaast is de Commissie Milieueffectrapportage onder leiding van mw. drs L. van Rijn-Vellekoop om advies gevraagd. De adviezen van de commissie zijn bijgevoegd als bijlage nummer 19 in het bijlageboek van Deel A.

Het kabinet hecht er aan zijn waardering kenbaar te maken aan al diegenen die aan deze procedure in welke vorm dan ook hebben deelgenomen.

3. Enige algemene beschouwingen

Besluitvorming over grote projecten is gecompliceerd. Het gaat om grote economische, sociale, ecologische en financiële belangen die de nodige zorgvuldigheid vereisen. Tegelijkertijd geldt dat bij dergelijke grote beslissingen het vaak gaat om een lange tijdshorizon zowel qua de baten als de lasten. Ondanks al het onderzoek dat verricht is en wordt, is het essentieel dat men bij dergelijke beslissingen beschikt over een strate-

¹ Ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.

gische visie en ook de durf heeft die strategische visie in concrete projecten te vertalen. Daarbij moet men accepteren dat er sprake is van onzekerheid en risico's.

De strategische visie van het kabinet is, in algemene zin ten aanzien van de ruimtelijk-economische structuur, de afgelopen jaren herhaalde malen onder woorden gebracht, bijvoorbeeld in de Troonrede 1996 en in de brief over de «Versterking ruimtelijke economische structuur» (Tweede Kamer, 1996–1997, 25 017, nr 1) van datzelfde jaar. Kort gezegd komt die visie er op neer dat een economische groei van 3% een eerste vereiste is voor een aanhoudende groei van de werkgelegenheid. De uitdaging is om deze economische groei hand in hand te laten gaan met een beter beheer van de ruimte, het milieu en de natuur. De ambities op het terrein van economische groei en de ambities op het terrein van milieu en natuur kunnen alleen worden gerealiseerd als fors wordt geïnvesteerd in de ruimtelijk-economische structuur. Daarbij gaat in de eerste plaats om het versterken van de voor onze economie zeer relevante mainports Rotterdam en Schiphol alsmede de verbinding van die mainports met het achterland.

Tegelijkertijd zal en evenzeer sprake moeten zijn van investeringen in andere aspecten van de ruimtelijk-economische structuur om de leefbaarheid van ons land te verbeteren. Daarbij gaat het enerzijds om versterking van de vitaliteit van de grote steden, en anderzijds aan tal van op milieu en leefbaarheid gerichte zaken en de verdere ontwikkeling van kennis. Naast de economische groei van 3% is dan ook het tweede uitgangspunt een absolute vermindering van de milieubelastende emissies. Een dergelijke daling van de broeikasgassen, in het bijzonder koolstof dioxide (CO₂), is complex maar is in de tijd realiseerbaar in de context van een (inter)nationale aanpak.

Nederland biedt door zijn geografische ligging, door de haven van Rotterdam en haar goede achterlandverbindingen, een internationaal concurrerend vestigingsklimaat. De transport- en distributiefunctie is een belangrijke pijler van de Nederlandse en Europese economie en is essentieel voor het goed functioneren van veel industriële en dienstverlenende activiteiten in een moderne en duurzame economie. Een belangrijke schakel hierin zijn beide mainports Schiphol en Rotterdam. Het is van strategisch belang de voorsprong op andere grote havens in Europa niet te verliezen. Het kabinet is overtuigd van de waarde van de mainport Rotterdam voor de Nederlandse samenleving. Nog steeds is deze mainport aan te merken als een belangrijke motor van de Nederlandse economie.

De Rotterdamse haven heeft een voorsprong op het gebied van transport, logistiek en distributie en kent een uitzonderlijk gunstige vestigingsmogelijkheid voor chemie (inclusief raffinage). Er is niet alleen sprake van verreweg de grootste haven van Europa, maar ook van een unieke haven in de zin van aan- en afvoermogelijkheden. De beslissing om dit nog verder te verbeteren door de aanleg van de Betuweroute vormt een onderstreping hiervan en zal ertoe bijdragen dat de mainport Rotterdam zijn functie in de toekomst nog beter kan vervullen. Vanzelfsprekend heeft een haven van een dergelijke omvang niet alleen positieve aspecten. Allereerst is er natuurlijk sprake van een fors ruimtebeslag, zowel direct als indirect, en wordt ook door de zich graag bij deze haven vestigende chemische industrie de nodige hinder veroorzaakt. Voorts schept de enorme toename van transportstromen, met het containervervoer als belangrijke factor, de nodige problemen op het gebied van bereikbaarheid, geluidhinder en de uitstoot van schadelijke stoffen. De haven levert direct of indirect circa 40% van de werkgelegenheid in

Rijnmond voortbrengt, een betekenis die enigszins afneemt, met name ten gunste van langs de achterlandverbindingen gelegen lokaties. Naast de nationale functie van mainport Rotterdam is dit daarom een extra reden om de economische activiteiten van Rotterdam te koesteren.

Het streven om te komen tot een integrale aanpak waarbij de ontwikkeling van de haven én de bevordering van de leefbaarheid in gelijke mate aan hun trekken zouden kunnen komen, heeft geleid tot het zogenaamde ROM Rijnmond-convenant dat eind 1993 is gesloten tussen in totaal 23 publieke en private partijen en waarin een groot aantal projecten werd gestart om (wat genoemd werd) een dubbele doelstelling te realiseren: de economische ontwikkeling én de verbetering van de leefbaarheid. De Maasvlakte 2 vormt een van de projecten van het ROM-convenant.

De mainport is de laatste jaren bezig met een grootschalige transformatie die gepaard gaat met herstructureringen van velerlei aard. Eén en ander vertaalt zich in een grote ruimtelijke dynamiek die alleen op gang kan blijven bij een aanwezigheid van geschikte ruimte. In Rijnmond manifesteert deze ruimtelijke dynamiek zich westwaarts, althans waar het grootschalige, havengebonden activiteiten betreft. De kleinschalige ontwikkelingen, als vervat in het compacte stad-concept, kunnen vervolgens in het bestaande stedelijke gebied plaatsvinden, in de vorm van woningbouw maar ook in de vorm van bedrijvigheid. Daarbij ontstaat natuurlijk wel één van de dilemma's die zich bij de ruimtelijk-economische structuur vaak voordoen, namelijk dat enerzijds ruimte nodig is voor transformatie maar anderzijds dat een te gemakkelijk verschaft ruimte kan leiden tot een minder goede benutting. Dit geldt temeer daar waar aanwinning van land zeer duur is. Het kabinet acht het van groot belang deze dynamiek terdege in de beschouwingen mee te nemen, niet alleen vanuit ruimtelijk-economisch oogpunt, maar ook ten behoeve van de kwaliteit van de leefbaarheid.

Ruimte voor de totale ontwikkeling van én de haven én de leefbaarheid is een essentieel element voor het Kabinet. Door de invalshoek van deze samenhang meent het Kabinet dat een kwaliteitsimpuls voor het hele havengebied mogelijk wordt.

4. Ontwikkelingen op het gebied van de vraag naar ruimte

Reeds bij de ondertekening van het ROM-Rijnmond convenant in 1993 en ook bij het nemen van de aanvangsbeslissing werd onderkend dat er sprake was van een dreigend ruimtetekort in de mainport Rotterdam. Latere analyses hebben dit beeld bevestigd. Bij een beschouwing over de ruimte-vraag moet een aantal aspecten in ogenschouw worden genomen. Dat is allereerst de in de vorige paragraaf genoemde ruimtelijk dynamiek. Die vertaalt zich ook in wat wel genoemd wordt de behoefte aan schuif-ruimte: extra ruimte die nodig is om in het havengebied te kunnen schuiven; bedrijven kunnen alleen worden verplaatst als er ook daadwerkelijk mogelijkheden voor in reserve zijn. Bij die herstructureringen geldt overigens dat zij vaak zeer moeilijk en kostbaar zijn en dan ook veel tijd vergen, zoals de lopende herstructureringen in bijvoorbeeld de Waal/Eemshaven illustreren. Deze hoge kosten gelden overigens evenzeer voor landaanwinning. De ervaringen die inmiddels met herstructureren en «inbreiden» worden opgedaan zijn heel positief, maar kosten veel inspanning en tijd.

Een ander aspect van de ruimte-vraag betreft de zogenaamde strategische reserve die een grote, internationaal opererende haven als Rotterdam nu eenmaal moet hebben. Die valt uiteen in een deel voor opties, die uit het oogpunt van marketing (moeten) worden verleend, en een deel als «veiligheidsvoorraad». Er moet immers reserveruimte

beschikbaar komen voor die enkele grote, mondiaal opererende klant die zich ineens kan aandienen wat tot een schoksgewijze grote uitgifte kan leiden. Tenslotte is er interne reserveruimte die niet meer onderdeel is van het publieke domein maar die in handen is van bedrijven die ruimte reserveren voor toekomstige ontwikkelingen van hun bedrijf en veelal niet genegen zijn die weer in te leveren. Bezien moet worden in hoeverre deze reserveringen alsnog kunnen worden ingezet, via afkoop of uitkoop van bedrijven tegen een prijs die beneden de kosten van landaanwinning ligt.

Bedacht dient te worden dat de haven van Rotterdam door zijn ligging een aantal unieke elementen kent die elders niet of minder voorhanden zijn en die bijvoorbeeld een gunstig effect hebben op de aan- en afvoermogelijkheden. Ook geldt dat Rotterdam bij uitstek een plaats is waar het gaat om de vraag naar ruimte voor grootschalige, havengebonden activiteiten. Die maken de Rotterdamse haven uniek. Dit leidt ook tot de vraag of en in hoeverre activiteiten die niet afhankelijk zijn van die unieke eigenschappen naar elders kunnen worden verplaatst.

De vraag naar ruimte concentreert zich, zo blijkt uit vele studies, vooral op drie sectoren: chemie, containers en distributie. Die vraag is niet zonder meer onderling uitwisselbaar. De grootste vraag doet zich voor in de chemie. Vanzelfsprekend is het niet mogelijk de ontwikkelingen precies in te schatten maar het is aannemelijk dat zich op middellange termijn een voortgaande vraag naar ruimte ten behoeve van grote chemische bedrijven zal voordoen. Daarbij moet gedacht worden aan grote clusters van bijvoorbeeld 100 hectare elk.

Voor containers is de vraag naar ruimte, bij een ruimtelijke reservering van de Noordwesthoek van Maasvlakte 1 voor containers, wellicht minder urgent. Niet uitgesloten is echter dat op termijn er wel sprake zal zijn van een grootschalige nieuwe ontwikkeling, vergelijkbaar met die op de huidige Maasvlakte. Verwezen kan worden naar de ontwikkeling van de containers in bijvoorbeeld Singapore en Hong Kong. Tenslotte is er een groeiende vraag op het terrein van distributie, in de vorm van distributieparken als nu ook op de Maasvlakte 1 en elders in het achterland worden gerealiseerd.

Bij de vraag naar ruimte is natuurlijk relevant van welk economisch scenario men uitgaat. Er zijn door het Centraal Plan Bureau drie scenario's ontwikkeld die op dit punt kunnen worden gehanteerd: Global Competition, European Coördination en Divided Europe. Deze scenario's hebben geheel verschillende effecten op de vraag. Het kabinet meent dat ook met het meest gunstige scenario (Global Competition) rekening moet worden gehouden, teneinde te voorkomen dat kansen worden gemist.

Ten aanzien van de vraag is voorts als peiljaar gehanteerd 2020, met overigens wel de kanttekening dat dit niet het eindjaar is van ontwikkelingen. Tevens past hier de kanttekening dat zich op de langere termijn ook weer nieuwe, nu nog niet bekende ruimtevragers kunnen aandienen.

5. Het aanbod aan ruimte

Voor het ruimtelijk verwerken van de vraag zijn in beginsel drie mogelijkheden aanwezig:

- intensivering van al in gebruik zijnde ruimte en reallocatie van bedrijven of functies die weinig afhankelijk zijn van de unieke karakteristieken van de Rotterdamse haven.
- ruimte elders.
- nieuwe ruimte.

Voor nog niet in de Rotterdamse haven gevestigde grote chemische fabrieken en containerbedrijven moet gekeken worden naar het aanbod van zogenaamde natte bedrijfsterreinen, dat wil zeggen bedrijfsterreinen die toegankelijk zijn voor grote zeeschepen. Deze beperking is van groot belang. De mainport Rotterdam concurreert wat het aanbod van terreinen betreft met name op deze markt en dus niet op de markt van de droge terreinen. De mate van diepgang (tot 15 meter óf tot ca 20 à 25 meter) is overigens wel een punt van nadere beschouwing. Dit noopt ook tot een kritische beschouwing van uitgegeven grond ten behoeve van bedrijven die daar niet van afhankelijk zijn.

Wat het eerste betreft geldt dat in 1995 het totale aanbod aan ruimte 5115 hectare bedraagt waarvan 4185 is verhuurd, voor 643 hectare een optie is uitgegeven en 130 hectare op de Noordwesthoek Maasvlakte 1 direct uitgeefbaar is (de rest is niet direct uitgeefbaar).

Vanzelfsprekend kan de in gebruik zijnde ruimte soms intensiever worden gebruikt, bijvoorbeeld door het benutten van reserveruimte of door het herverkavelen van ruimte. De in gang zijnde of al gerealiseerde herstructureringen illustreren dit, zie bijvoorbeeld de Waal/Eemshaven. Deze herstructureringen hebben veel perspectief en kunnen ook daadwerkelijk als voorbeelden van «inbreiden» worden aangemerkt: op verouderde, in verval geraakte haventerreinen in Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen en Maassluis vinden nieuwe ontwikkelingen plaats of zijn nieuwe ontwikkelingen in voorbereiding. Dat kan zijn woningbouw, zoals in de Rotterdamse havengebieden van het eerste uur, maar ook bedrijvigheid of gemengde bebouwing. Deze methode om slecht of onderbenut gebied weer een hoogwaardige functie te geven verdient ondanks de vaak hoge kosten steun, enerzijds in verband met zijn bijdrage voor de steden zelf en anderzijds omdat daarmee voorkomen wordt dat elders ruimte nodig is. Wel past hierbij de kanttekening dat deze ontwikkelingen in een vrij laag tempo gaan en over het algemeen ook sterk verspreid liggende, relatief kleine kavels opleveren. Deze zijn dan ook niet geschikt voor bijvoorbeeld grootschalige chemie en containeroverslag. Bovendien worden de mogelijkheden nog verder beperkt als de randvoorwaarde van ligging aan diep water wordt meegenomen. Reallocatie van bedrijvigheid is een andere mogelijkheid om ruimte te creëren.

Vanzelfsprekend is het ook van belang te bezien of er mogelijkheden zijn buiten Rijnmond, voor het geval in Rijnmond geen ruimte meer beschikbaar is.

De ervaring leert dat de bereikbaarheid via de zee voor grote chemische bedrijven een extra voorkeurselement is. Ligging aan diep vaarwater is voor grootschalige chemie in toenemende mate een vestigingsplaatsfactor van betekenis, zoals ook blijkt uit de wereldwijde herschikking van de chemie. Daarbij wordt overgegaan op worldscale plants die zich concentreren op kustlocaties. Daarbij gaat het niet alleen om de aanvoer van de basisgrondstof maar ook om de afvoer van halffabrikaten en eindproducten. Dit laatste vindt plaats met (relatief kleine) zeeschepen met een diepgang tot 12 à 13 meter.

Wat betreft de natte mogelijkheden voor chemie is het aantal mogelijkheden in Nederland dan ook beperkt, alternatieve locaties in dit verband zijn Eemshaven/Delfzijl, ANZKG, Terneuzen en Moerdijk. Bovendien wordt clustering van chemische activiteiten een steeds belangrijker vestigingsplaatsfactor. Uit onderzoek door Plant Location International is gebleken dat zowel Terneuzen als Moerdijk zich op een aantal vestigingsplaatsfactoren die voor de (petro) chemische sector van belang zijn als reële concurrenten van Rotterdam en buitenlandse locaties kwalificeren. Hierbij

is wel de kanttekening op zijn plaats dat in beide gevallen de bereikbaarheid voor diepstekende tankers minder is dan in Rotterdam en de Moerdijk bovendien aan zijn fysieke grenzen begint te komen. De daar nog uit te geven oppervlakte bedraagt circa 110 hectare, waarvan 70 hectare droog terrein en 40 hectare gelegen aan water met een diepte van 8 meter. Bij de provincie Noord-Brabant bestaat bezwaar tegen een aantal uitbreidingsmogelijkheden van Moerdijk-West. Een uitbreidingsmogelijkheid zou kunnen zijn de oksel van de A16/A17, maar dat kan alleen door middel van pijpleidingen op diep water worden aangesloten. Overigens wensen Gedeputeerde Staten daar geen chemie. Ten aanzien van Terneuzen geldt als beperking enerzijds een slechtere (ontsluitings-) infrastructuur en anderzijds de aanwezigheid van slechts één groot bedrijf. Zowel Noord-Brabant als Zeeland geven dan ook aan dat zij de Moerdijk en Terneuzen als complementair en niet concurrerend aan Rotterdam zien. Afweging zal evenwel ook op nationale schaal dienen plaats te vinden.

Ten aanzien van de chemie kan tenslotte nog worden gesteld dat deze zich in beginsel ook op droge terreinen zou kunnen ontwikkelen, mits adequaat ontsloten door pijpleidingen infrastructuur. Dit gebeurt in de praktijk natuurlijk ook al en zal ongetwijfeld ook nog verder plaatsvinden. Voor containers geldt eveneens dat mogelijkheden elders in Nederland afvallen, omdat de grootschalige containeroverslag (schepen van 6000 TEU en meer) hoge eisen stelt aan zeewaartse bereikbaarheid. Tevens geldt daar dat de aan- en afvoermogelijkheden veel minder gunstig zijn voor grootschalige toepassingen van milieu vriendelijke vervoer en derhalve meer wegvervoer georiënteerd. Distributie kan wel op een aantal andere plekken plaatsvinden, zoals ook al gebeurt, maar niet overal, met name als stringent de hand wordt gehouden aan de eis zoveel mogelijk in te zetten op duurzaam transport. De wél geschikte plaatsen gaan in toenemende mate deel uitmaken van een netwerk, waar Rotterdam een centrale plaats in inneemt en andere lokaties zoals Venlo, Knooppunt Arnhem Nijmegen en Veendam eveneens wezenlijke onderdelen van zijn. Het gehele netwerk van havens, achterlandverbindingen en (regionale) distributiecentra wordt dan ook in deze benadering de mainport genoemd.

6. Vraag en aanbod tezamen genomen

Conclusie uit het bovenstaande is dat er sprake is van een groeiende ruimtevraag, die zich de komende jaren naar verwachting verder zal ontwikkelen. De vraag in de chemische sector is daarbij het meest ongewis maar wel het grootst en ook schoksgewijs: een grote klant kan meteen veel ruimte nodig hebben. In de andere sectoren is de vraagontwikkeling geleidelijker maar gestaag. Het aanbod aan nat havenbedrijfs-terrein dat daar op korte termijn tegenover staat wordt zeer beperkt. Men kan nog enige jaren vooruit en door herstructurering en inbreiden kan ook nog enige nieuwe ruimte worden gecreëerd, maar het einde komt in zicht. Rond 2005, wanneer naar verwachting bovendien de grotere investeringen in de chemie zich gaan voordoen, zou de ruimte in Rijnmond bij ongewijzigd beleid op kunnen zijn. Dit doet zich voor bij een zeer voorspoedige internationale ontwikkeling en toename van het marktaandeel van Nederland in de onderscheiden sectoren. Vooralsnog geldt naar de mening van het kabinet dat er elders geen kwalitatief gelijkwaardige vrije ruimte beschikbaar is.

Zwaar weegt daarbij naar de mening van het kabinet de ligging van Rotterdam, die het op een unieke wijze mogelijk maakt om aan- en afvoer via relatief gunstige modaliteiten te realiseren (binnenvaart, kustvaart, trein en pijpleidingen) en de clustering van de bedrijvigheid. Een

duurzame ontwikkeling wordt daarmee ondersteund. Eén en ander afwegend komt het kabinet dan ook tot de erkenning dat het gewenst is op enigerlei wijze aanvullende ruimte te creëren in Rijnmond voor de opvang van havenontwikkelingen die afhankelijk zijn van de ligging aan diep water.

In opdracht van de projectorganisatie Maasvlakte 2 heeft het Centraal Plan Bureau een studie gemaakt naar de ruimtebehoefte. Die studie bevestigt de urgentie van de vraag naar nieuwe ruimte, maar plaatst een aantal kritische kanttekeningen bij de vraag hoeveel ruimte nodig is, of dat nat of droog terrein moet zijn en de vraag wanneer de nieuwe ruimte beschikbaar moet zijn. Het CPB heeft voor de verschillende scenario's een beeld geschetst wat de consequenties zijn van het niet oplossen van het ruimtetekort in de periode tot 2020 in termen van werkgelegenheid en toegevoegde waarde. De effecten voor het niet oplossen van het ruimtetekort voor het jaar 2020 zijn op de werkgelegenheid 670 voor het Global Competition-scenario en 1180 arbeidsplaatsen in European Coördination-scenario. De effecten op de toegevoegde waarde zijn f 1,5 miljard (GC-scenario) respectievelijk f 0,96 miljard (EC-scenario). Uit de resultaten blijkt dat de effecten van een oplossing van het ruimtetekort voor 2020 bescheiden zijn, hoewel niet onbetekenend.

De kanttekeningen van het CPB waren van zodanige aard dat de Minister van Verkeer en Waterstaat op advies van de Begeleidingscommissie een onafhankelijke derde (de heer Middelhoek) gevraagd heeft de verschillende cijfers nog eens aan een kritisch oordeel te onderwerpen. Het rapport van de heer Middelhoek is in het bijlage boek van A nummer 26 opgenomen. Conclusie van de heer Middelhoek is onder meer dat de urgentie van de oplossing van het Rotterdamse ruimteprobleem zijns inziens duidelijk is en al enige tijd bestaat, dat de oplossing alleen kan worden gevonden door middel van een Maasvlakte 2, dat vanaf het begin op deze Maasvlakte 2 een stringent inrichtingsbeleid van toepassing moet zijn, dat de Maasvlakte 2 nat moet zijn en een minimale omvang moet hebben van 700 hectare netto en dat op basis van een ruimtebehoefte peiljaar 2020 zijns inziens 800 à 900 hectare netto nodig is. Hij gaat daarbij uit van het meest gunstige CPB scenario voor de wereldeconomie en een groeiend marktaandeel van Nederland in de chemische sector. Het kabinet heeft kennis genomen van de conclusie van de heer Middelhoek.

Het kabinet meent dat de grote onzekerheid over ontwikkelingen op de langere termijn, gecombineerd met de lange tijd die nodig is voor realisering van een uitbreiding, het moeilijk maakt om nauwkeurige prognoses te geven over de behoefte van bedrijfsterreinen in de toekomst. Een nadere kwantitatief onderbouwde analyse van de risico's van te vroege of late landaanwinning moet plaats vinden. Daarbij wordt ook nadrukkelijk aandacht besteed aan beperkingen die bestuurlijk-maatschappelijke omgeving oplegt aan de flexibiliteit ten aanzien van de fasering van landaanwinning.

Het kabinet komt alles overziende tot de erkenning dat, in groter geheel beschouwd, het van belang is om zowel voort te bouwen op comparatieve voordelen van Nederlandse economie als te streven om economische groei samen te laten gaan met een verbetering van het milieu, natuur, leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit.

7. De leefbaarheid

Al een aantal malen is gewezen op het aspect leefbaarheid en de zogenaamde dubbele doelstelling. Tevens is in de vorige paragraaf gewezen op de relatief gunstige ligging van Rotterdam wat betreft het gebruiken van relatief milieuvriendelijke vervoersmodaliteiten. Beide

elementen zijn een essentieel onderdeel van de strategische visie die het kabinet heeft op het hier aan de orde zijnde onderwerp, en laten zich goed samenvatten door de stelling dat gestreefd wordt naar de best denkbare mainport, bestaande uit én een zo goed mogelijke haven én een zo goed mogelijke leefomgeving. Van belang is daarbij het volgende.

Onmiskenbaar is dat de aanleg van een Maasvlakte 2 een aantal mogelijke bedreigingen voor milieu en leefbaarheid in zich bergt. Daarvoor zullen adequate oplossingen moeten worden gevonden, en die oplossingen zullen ook zodanig moeten worden verankerd dat zij ook daadwerkelijk tot uitvoering komen.

Het is naar de mening van het kabinet zo dat de beschikbaarheid van nieuwe ruimte in de vorm van een Maasvlakte 2 ook een aantal nieuwe mogelijkheden geeft voor de verbetering van het milieu en de leefbaarheid in deze regio die er zonder uitbreiding niet zouden zijn geweest. Het realiseren van die mogelijkheden moet dan ook een integraal onderdeel zijn van het hele plan. Het alleen maar realiseren van een kustuitbreiding zou een te schrale invulling zijn van het ambitieniveau dat zowel het kabinet als vele anderen, en met name ook het lokale bestuur, met dit gebied wil nastreven.

De maatregelen waaraan op het punt van de leefbaarheid moet worden gedacht vallen uiteen in een aantal groepen: herstructureringen, mobiliteit, energie, kringlopen en natuur- en kustontwikkeling. Dit alles naast maatregelen om overlast van stank, geluid en andere hinder tegen te gaan. Vertrekpunt zijn onder meer de op dit gebied relevante doelstellingen zoals in ROM-Rijnmond en in de nota Transport In Balans (TIB) zijn geformuleerd.

Op de herstructureringen is hiervoor ook al ingegaan. Herstructurering is een voortdurend proces van vernieuwing en verbetering van de woon- en werkomgeving, waarbij steeds sprake moet zijn van een opwaardering van het te herstructureren gebied. Voor herstructurering is echter ruimte nodig. De beschikbaarheid van een Maasvlakte kan daarbij een waardevolle rol spelen mits sprake is van een doelgericht en consequent toegepast uitgifte- en inrichtingsbeleid, zoals ook bepleit wordt door de heer Middelhoek. Dat zal in een plan voor het hele gebied moeten worden neergelegd. Hinderlijke bedrijven kunnen door een dergelijk gericht beleid ook worden verplaatst, waarbij hetzij direct hetzij indirect de Maasvlakte als nieuwe plaats in aanmerking komt. Dat is ook de achtergrond van de hiervoor al genoemde schuifruimte. Een gericht uitgifte- en acquisitiebeleid is hiervoor nodig.

Een tweede aspect is de mobiliteit. Groei van bedrijvigheid zal ongetwijfeld leiden tot grotere verkeers- en vervoerstromen. Willen de doelstellingen op het gebied van milieu, leefbaarheid en bereikbaarheid niet verder in het gedrang komen dan zal gezorgd moeten worden dat deze verkeersstromen via zo gunstig mogelijke modaliteiten worden afgewikkeld: spoor, binnenvaart, kustvaart en pijpleidingen. Die zullen naar verhouding een grotere plaats moeten gaan innemen dan het wegvervoer, waarbij het in de rede ligt de ambitieuze doelstellingen van ROM Rijnmond op dit punt (van 62% containervervoer over de weg nu naar 50% in 2000) verder op te voeren en aan de Maasvlakte bovendien een hogere doelstelling te koppelen gericht op verdere vermindering van het containervervoer over de weg. Met de voorziene aanleg van de Betuweroute wordt de capaciteit ruimschoots vergroot waarvoor ook de effectiviteit van het railtransport kan toenemen. Door Maasvlakte 2 kunnen de transportvolumes toenemen. Vanuit de leefomgeving bezien is dit niet als gunstig te beschouwen. Evenwel zullen de grote hoeveelheden

de effectiviteit van milieuvriendelijker modaliteiten vergroten. Deze kans moet worden benut. Voorts zal door de toename van de schaalgrootte de mogelijkheden om te experimenteren met nieuwe vervoerswijzen, met een nog groter milieurendement, toenemen. Ook zullen maatregelen moeten worden getroffen zo dat door de aanleg van de tweede Maasvlakte een absolute stijging van milieubelasting en -hinder in de regio wordt voorkomen.

De grootschaligheid is niet alleen een voordeel voor het gebruik van milieuvriendelijke vervoersmodaliteiten, maar ook een voordeel als het gaat om bijvoorbeeld het efficiënt gebruik van energie en water. Te denken valt daarbij aan warmte-krachtkoppeling, het gebruik van restwarmte en het installeren van alternatieve energiebronnen. Dergelijke mogelijkheden worden pas reëel als er sprake is van een clustering van activiteiten omdat dan pas een schaalniveau wordt bereikt waarbij deze technieken efficiënt kunnen worden ingezet. Hierdoor kan de te verwachte toename van de milieubelasting worden beperkt.

Weliswaar draagt Rijnmond door de aard van zijn bedrijvigheid relatief veel bij aan de nationale CO₂-uitstoot, maar op mondiale schaal geldt Nederland juist als efficiënt. Hier speelt de paradox dat naar mate meer van de chemische productie in Nederland wordt gevestigd de Nederlandse CO₂-uitstoot ongunstig wordt beïnvloed. Dat betekent eveneens dat daardoor per saldo de mondiale uitstoot minder toeneemt. Voor het havengebied van Rotterdam is een aanzet voor een dergelijk beleid gemaakt in het ROM-programma Energy 2010. De plannen voor een Maasvlakte zullen daarmee worden geïntegreerd. In het verlengde van deze plannen kunnen ook de mogelijkheden voor het creëren van industriële kringlopen worden gezien. Ook daarvoor geldt immers weer dat clustervorming van gelijksoortige industrie ook uit het oogpunt van ketenbeheer duidelijke voordelen heeft. Er kan dan sprake zijn van een relatieve besparing van grondstoffen, vermindering van emissie, hergebruik, vermindering van het ruimtebeslag van afval en dergelijke. Overigens is voor een dergelijke clustering, zeker in het begin, naar verhouding veel ruimte nodig.

Tenslotte is een belangrijk aspect de natuur en kustontwikkeling. De aanleg van een Maasvlakte 2 kan alleen maar verantwoord zijn als het uiterste wordt gedaan om schade voor de unieke natuurlijke omgeving hier – het Voorne's duin, de duinen van Goeree en de Voordelta – tegen te gaan en zo nodig te compenseren conform het compensatie beginsel uit het Structuurschema Groente Ruimte. De genoemde gebieden zijn onderdeel van de Ecologische Hoofdstructuur. Er zijn goede mogelijkheden om daar adequaat op te reageren, onder andere door het ontwikkelen van 750 ha natuur- en recreatiegebied uit het ROM-Rijnmond convenant. Dat kan alleen als dit aspect vanaf het begin in de planvorming wordt meegenomen. Daarnaast geeft de ontwikkeling van een Maasvlakte 2 de mogelijkheid om nog meer te doen, door het verbeteren van de kwaliteit van natuur en milieu en bijvoorbeeld een verdere ontwikkeling van een intergetijdegebied. Ook daarvoor geldt dat dat alleen kans van slagen heeft als er vanaf het begin in goede samenwerking met ook natuur- en milieuorganisaties gewerkt wordt aan gezamenlijke plannen terzake. Een natuurlijke opwaardering van de hele Voordelta is daarbij het perspectief. De mogelijkheden en wenselijkheden daartoe zullen in de PKB-fase worden onderzocht. In dit verband heeft het kabinet dan ook met instemming kennis genomen van de gezamenlijke brief van Natuurmonumenten, de Stichting Zuid-Hollands Landschap en het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam waarin de wil tot een gezamenlijke planontwikkeling tot uiting komt.

Ook de Commissie MER dringt aan op een dergelijke benadering, evenals de heer Scherpenhuijsen Rom die (eveneens na een advies van de Begeleidingscommissie) door de Minister van Verkeer en Waterstaat was gevraagd een oordeel te geven over onder meer een aantal leefbaarheidsaspecten. Zijn advies is bijgevoegd als bijlage nummer 27 in het bijlageboek van Deel A.

8. Conclusie

Het Kabinet komt alles overziende tot de erkenning dat het oplossen van het gesignaleerde ruimtetekort in de mainport Rotterdam wenselijk is. Het Kabinet is er van overtuigd dat een dergelijk ruimtetekort binnen afzienbare tijd afbreuk doet aan het succes van de mainport. Dit heeft negatieve gevolgen voor de nationale economie en kan leiden tot het missen van kansen ten aanzien van het leefmilieu in de regio.

Het tekort betreft op de korte termijn ruimte voor met name de sector chemie en op de langere termijn voor de sectoren containers en distributie. Het kabinet acht het nuttig en noodzakelijk om de groei in deze sectoren in Nederland te kunnen accommoderen, omdat dit mede een voorwaarde is voor het bereiken van een bestendige economische groei van 3% per jaar. Nederland biedt door haar geografische ligging, door de haven van Rotterdam, haar goede achterlandverbindingen en de samenstelling van het industrieel complex een internationaal concurrerend vestigingsklimaat. De transport- en distributiefunctie is een belangrijke pijler van de Nederlandse en Europese economie en is essentieel voor het goed functioneren van veel industriële en dienstverlenende activiteiten in een moderne en duurzame economie. Belangrijke schakels zijn hiervoor de beide mainports Schiphol en Rotterdam. Het is dan ook van strategisch belang de voorsprong op andere grote havens in Europa niet te verliezen.

Tijdens de Verkenningfase is voor verschillende lokaties onderzocht of en op welke wijze deze in de vraag naar havengebonden bedrijfsterrainen kunnen voorzien. Hierbij is zowel gekeken naar mogelijkheden om bedrijven uit kansrijke sectoren te vestigen, als naar kansen voor het verbeteren van de leefbaarheid. Het kabinet is van mening dat de tijdens de Verkenningfase onderzochte regio's een belangrijke rol spelen in het mainportcomplex, maar dat deze qua functie vooral complementair zijn aan de ontwikkeling van de haven van Rotterdam. Rotterdam heeft in het mondiale verkeers- en vervoerssysteem een unieke positie door zijn centrale ligging, zijn grootschaligheid, zijn toegankelijkheid voor grote zeeschepen en zijn ongeëvenaarde aan- en afvoermogelijkheden, waaronder de nog aan te leggen Betuweroute. Door de grootschaligheid van de goederenstromen biedt het Rotterdamse havengebied optimale mogelijkheden voor een duurzame ontwikkeling door stimulering van milieuvriendelijke vervoerswijzen en concentratie van industrie en distributie. De andere onderzochte haven- en distributieregio's bieden in meerdere of mindere mate wel ruimte, maar hebben niet dezelfde strategische en kwalitatieve mogelijkheden als een uitbreiding van de Maasvlakte. Wel moet worden onderzocht of activiteiten die niet verbonden zijn aan diepwater kunnen worden uitgeplaatst.

Het kabinet is er niet zeker van dat innovatieve technieken (zoals innovatief inbreiden en uitplaatsen en opkopen van uitgegeven doch niet benutte grond) in het huidige havengebied op de middellange termijn in een substantieel deel van de ruimtevraag kunnen voorzien. Daarnaast onderkent het Kabinet dat het Rijnmondgebied problemen kent op het vlak van milieubelasting en -hinder, die samenhangen met de inrichting en ontsluiting van het havengebied. Ook voor het verbeteren van de

leefkwaliteit van het gebied kan extra ruimte een stimulans betekenen. Dit om enerzijds lucht te geven aan het bestaande havengebied en anderzijds om de ruimtelijke dynamiek op gang te houden om de kwaliteit van haven en stad te verbeteren.

Zowel uit ruimtelijk-economisch oogpunt als voor het verhogen van de kwaliteit van de leefbaarheid is het kabinet van mening dat nut en noodzaak van het bieden van extra ruimte ten behoeve van de mainport Rotterdam voldoende is aangetoond om de vervolgprioriteit in te gaan. Maar wel met de erkenning van het feit dat er nog een aantal vervolgvragen voorliggen.

In de op korte termijn op te starten vervolgprioriteit dient uitwerking te worden gegeven aan een integrale oplossing voor het gesignaleerde ruimtetekort. Het kabinet streeft daarbij naar een verantwoord evenwicht tussen de versterking van mainport Rotterdam en de verbetering van de leefomgeving. Ruimte voor de totale ontwikkeling van én de haven én de leefbaarheid is een essentieel uitgangspunt voor het kabinet. Daarmee kiest het kabinet voor een kwaliteitsimpuls voor het hele havengebied met als elementen versterking van de concurrentiepositie, duurzaam ruimtegebruik, verbetering van het leefklimaat, vermindering van de milieubelasting en versterking van de natuurwaarden in de Voordelta.

Het gaat dus niet alleen om een besluit teneinde ruimte te bieden aan extra natte haventerreinen, maar om een veel bredere keuze. Het kabinet kiest voor een perspectief met een kwaliteitssprong in de richting van een duurzame ontwikkeling. Het laten liggen van kansen kan leiden tot stagnatie van de economische ontwikkeling en verzwakking van de economische structuur en kan leiden tot verslechtering van de milieu- en ruimtelijke kwaliteit van haven, stad en land. Deze integrale benadering is ten dele al uitgewerkt in de bestaande plannen van het ROM-project Rijnmond. Tegelijkertijd geldt dat het aanwenden van financiële middelen voor dit project moet worden afgewogen. In enge zin ten opzichte van andere investeringen die de Nederlandse economie versterken, in ruime zin ten aanzien van non-economische doelstellingen.

Het kabinet is van mening dat het tot uitvoering brengen van de in de onderhavige projectbeslissing geuite voornemens een belangrijke impuls kan bieden aan versterking van het ROM-project Rijnmond. De betere positionering van haven en stad leidt tot een gunstiger investeringsklimaat in de hele mainport. Een dergelijke benadering verhoogt de aantrekkelijkheid voor private investeerders in de haven en omgeving. Door eendrachtige samenwerking van overheden, bedrijfsleven en natuur- en milieuorganisaties kan de haven zich niet alleen blijven ontwikkelen als een internationaal concurrerende en duurzame haven, maar blijft en wordt het havengebied en zijn omgeving steeds aantrekkelijker om te wonen, werken en recreëren.

Op basis van het bovenstaande zal als vervolg op de Verkenningfase ruimtetekort mainport Rotterdam, de voorbereiding van een Planologische Kernbeslissing (PKB) op grond van art. 2a jo. art. 39 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening worden gestart. Voorts zal zo snel mogelijk een Milieueffectrapport (MER) conform de wet Milieubeheer worden opgesteld waarvan de uitkomsten immers tijdig moeten worden betrokken bij de inspraakronde inzake PKB deel I. In de PKB zal worden aangegeven op welke manier en in welk kader op evenwichtige wijze uitwerking zal worden gegeven aan de in de aanvangsbeslissing geformuleerde doelstelling – versterking van mainport Rotterdam en verbetering van de leefomgeving – én aan de samenhang van de eventuele uitbreiding van de Maasvlakte met de bestaande haven en

omgeving. De nul-variant is daarbij gedefinieerd als: «inbreiden» in Rotterdam en het benutten van de thans bestaande en voorziene mogelijkheden in Zuid-West Nederland.

Daarbij worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

1. De PKB/MER-procedure zal zich richten op een landaanwinning van ongeveer 1000 ha netto aaneengesloten haven- en industrieterrein met een eigen zeehaventoegang én hoe uitwerking gegeven kan worden aan de binnen ROM-Rijnmond afgesproken 750 ha natuur- en recreatiegebied. Daarbij worden de mogelijkheden tot fasering onderzocht met als een van de varianten 500 ha droog. Uitbreidbaarheid in de toekomst dient (technisch) mogelijk te blijven.

2. Een eventueel nieuw haven- en industrieterrein zal primair gericht zijn op de vestiging van grootschalige container- en chemische activiteiten, waarvoor grootschalige kavels nodig zijn. Er zal sprake zijn van een integraal ontwerp dat met name door contour en ligging kansen weet te benutten voor de versterking van natuurwaarden in de Voordelta. Bij de ontwikkeling van dit integrale ontwerp zal de natuurvisie van de natuur- en milieuorganisaties en het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam nader worden uitgewerkt.

3. In de PKB zal voor zowel nieuw als bestaand havengebied nadere uitwerking worden gegeven aan zuinig ruimtegebruik, duurzame herstructurering, intensivering van het ruimtegebruik, vermindering van de overlast (geluid en emissies) door mobiliteit en industrie, industriële ecologie, energiebesparing en duurzame energievoorziening. Clustering van sectoren is hierbij uitgangspunt. Daartoe zal een gericht uitgifte- en acquisitiebeleid worden gevoerd, voor zowel het nieuwe als bestaande havengebied. Daarbij zal de mogelijkheid van terugname van reeds uitgegeven grond moeten worden onderzocht, alsmede de reallocatie van bedrijven.

4. In de PKB(plus)-procedure zullen verschillende varianten worden ontwikkeld, waaronder een wettelijk vereiste nul-variant – te definiëren als «inbreiden» in Rotterdam en benutten van de thans bestaande en voorziene mogelijkheden in Zuid-West Nederland – en een meest milieuvriendelijk alternatief.

5. Een Inventarisatie Economische Effecten (IEE) om de maatschappelijke kosten en baten in kaart te brengen, zal worden uitgevoerd, waarbij ook een doorkijk voor een langere periode wordt gemaakt (2035) en met diverse CPB-scenario's wordt gerekend.

6. Er zal een onderzoek worden ingesteld naar de kostendragers en naar de financiering. Afhankelijk van de maatschappelijke kosten/baten analyse in vergelijking met de bedrijfs-economische kosten/baten analyse komt ook overheidsfinanciering in aanmerking. Daartoe zullen exploitatie-berekeningen en nadere kostenramingen worden opgesteld. Ook voor de leefomgevingsmaatregelen zullen kostenramingen worden gemaakt.

Voor de nadere formulering en uitvoering van bovenstaande uitgangspunten voor de PKB zullen de mogelijkheden van het bestaande kader van het ROM-project Rijnmond en zijn bestuurlijke structuur optimaal worden benut.

Het kabinet hecht, gelet op de uitkomsten van de Verkenningfase, zeer aan de versterking van de samenwerking tussen de havens en de distributieregio's. Met het oog op het belang van dit haven- en distributienetwerk voor de nationale economie zal de Nationale Havenraad worden gevraagd hierover een overleg tot stand te brengen met de belangrijkste binnenlandse distributieregio's en daarover aan de Minister van Verkeer en Waterstaat te rapporteren.

De ministers van Verkeer en Waterstaat, van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, van Economische Zaken en van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij vormen samen het bevoegd gezag voor de PKB/MER-procedure. Het kabinet wijst de Minister van Verkeer en Waterstaat aan als projectminister.

De projectminister zal de instelling van de Begeleidingscommissie verlengen voor de duur van de PKB(plus)-procedure, overeenkomstig het kabinetsstandpunt «Besluitvorming Grote Projecten».

Wij zijn gaarne bereid – conform het Kabinetsstandpunt over het WRR-rapport over grote infrastructurele projecten – met de Kamer overleg te voeren over deze projectbeslissing, met het oog op de dit najaar uit te brengen startnotitie in het kader van de PKB/MER-procedure.

Het ligt in de bedoeling de PKB deel 3 in het voorjaar 1999 aan het parlement voor te leggen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
M. de Boer

De Minister van Economische Zaken,
G. J. Wijers

De Minister van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij,
J. J. van Aartsen

Uitgave

**Project Mainportontwikkeling
Rotterdam**

Eindredactie

Awareness, Den Haag

Vormgeving en opmaak

**VDM reklame & marketing,
Rotterdam**

Druk

Drukkerij Groenendijk, Rotterdam

Den Haag, mei 1998



FLAVELL & ROBERTS
SYDNEY & BRISBANE