

**VERSLAG**  
**van de**  
**INFORMATIEBIJEENKOMST**  
**gehouden op 1 februari 2000**  
**in Beurs-World Trade Center te Rotterdam**

inzake  
**PPS Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR)**

**VERSLAG van de informatiebijeenkomst  
gehouden op 1 februari 2000  
te Rotterdam**

---

**Aanwezig**

De heer T. Planken	Gespreksleider
De heer J.M.Dekkers	Directeur corporate communications ECT
De heer S.W.A. Lak	Directeur exploitatie en acquisitie Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam
De heer J.A.M. van Staalduijne	Plaatsvervangend directeur Bestuursdienst ministerie van VROM/DGM
De heer W.L.Moerman	Directeur Kenniscentrum PPS ministerie van Financiën
De heer H.P. van Zwam	Projectdirecteur PMR

**Verslag**

Verslagbureau Horlings, Giessenburg

---

**1. OPENING**

De gespreksleider opent de informatiebijeenkomst en hij heet de aanwezigen van harte welkom. Hij deelt mee dat de aanwezigen die de Nederlandse taal niet beheersen gebruik kunnen maken van de tolkdienst.

Hij verontschuldigt mevrouw Netelenbos, minister van Verkeer en Waterstaat, omdat zij op deze middag aanwezig dient te zijn in de Tweede Kamer. De Minister betreurt haar afwezigheid op deze bijeenkomst omdat zij had willen medelen dat het Kabinet het onderwerp zeer serieus neemt. Bij een latere gelegenheid zal de Minister wellicht wel aanwezig kunnen zijn. De gespreksleider deelt mee dat de tekst van de ten behoeve van de Minister voorbereide toespraak zal worden uitgesproken door de heer Heuer, plaatsvervangend Directeur-Generaal van het Directoraat Generaal Goederenvervoer (DGG) en voorzitter van de Stuurgroep PMR.

**2. VIDEO-PRESENTATIE**

Er wordt een korte videopresentatie inzake de mainport Rotterdam gehouden.

**3. TOESPRAAK DOOR DE HEER F. HEUER**

De minister van Verkeer en Waterstaat alsmede haar collega-ministers leggen de aanwezigen op deze bijeenkomst de vraag voor of men brood ziet in de projecten die men op het oog heeft om de mainport Rotterdam te versterken. Zowel van de kant van de overheid als van het bedrijfsleven wordt vaak gesteld dat tot samenwerking moet worden gekomen en met het Project Mainportontwikkeling Rotterdam wordt daartoe een gouden kans op tafel gelegd.

Het kabinet is overtuigd van het belang van een sterke mainport Rotterdam. De mainport is een onmisbare schakel om te voorzien in de behoefte aan goederen voor consumenten en bedrijven in Nederland en West-Europa; het is een complex van haven, industrie en dienstverlening. De mainport betekent inkomen en werk. Het is de spin in een netwerk van direct verbonden havens, verbindende corridors en binnenlandse knooppunten. De mainport is een succes; een succes dat men wil uitbouwen.

Uitbouwen van het succes van de Rotterdamse mainport betekent dat behoefte is aan meer ruimte. Ruimte voor de groeisectoren containers, distributie en petrochemie. Voor de containersector en de daaraan gerelateerde distributie gelden wereldwijd spectaculaire groeiverwachtingen. Ook in de petrochemie worden interessante ontwikkelingen verwacht. Bovendien moet Rotterdam gesteld staan voor onverwachte interessante ontwikkelingen die goed zijn voor Rotterdam en bij die ontwikkelingen haar toppositie te behouden en te versterken. Het behouden van de toppositie betekent niet alleen het overslaan van meer goederen op een moderne, efficiënte, schonere en meer veilige manier, maar het betekent ook meer gelegenheid om toegevoegde waarde te genereren alsmede meer gelegenheid om de kennis van transport en logistiek verder te ontwikkelen en te gelde te maken. Een hoog niveau van veiligheid en de kwaliteit van de omgeving, en meer aandacht voor het toevoegen van waarde en kennis zullen in de haven van de toekomst een steeds belangrijker plaats innemen. Rotterdam wil daarbij graag op de eerste rij zitten.

Maar het succes van de Rotterdamse mainport is niet alleen het succes van de haven. Het is ook het succes van een stad waar het goed wonen, werken en recreëren is. Waar de charme van een bedrijvige omgeving samengaat met aantrekkelijke woonlocaties. Ook dat vraagt ruimte. Ruimte om de hinder te kunnen beperken. Ruimte om mooi te wonen. Ruimte voor natuur en recreatie.

Vijf ministers, de gemeente Rotterdam, de stadsregio Rotterdam en de provincie Zuid-Holland hebben in 1997 samen het Project Mainportontwikkeling Rotterdam opgericht. Het project heeft een dubbele doelstelling: de mainport versterken en tegelijk de kwaliteit van de leefomgeving verbeteren. Ruimte daarvoor is de sleutel. Ruimte voor haven, stad en natuur. In de afgelopen jaren is veel onderzoek gedaan en overleg gevoerd om een antwoord te krijgen op de vraag waar die ruimte gevonden kan worden in een drukbezette omgeving als Rijnmond.

Het resultaat is een aantal concrete plannen:

- Slimmer gebruik van het bestaande havengebied.
- Als dat niet voldoende ruimte oplevert, het mogelijk maken van een nieuw havengebied in zee.
- Aanleggen van nieuwe gebieden voor natuur en recreatie.

Bij elk van deze plannen hoort een scala aan projecten. Hierbij is de aard van hetgeen men wil doen belangrijk:

- Zoeken naar creatieve oplossingen om in de bestaande haven efficiënter met ruimte om te gaan.
- Zoeken naar creatieve oplossingen om de leefbaarheid in de haven te verbeteren.
- Aanleg, inrichting en exploitatie van nieuw land.
- Aanleg en beheer van natuurgebieden en recreatiegelegenheden voor de inwoners van Rijnmond.
- Realisatie van deze projecten samen met de private sector.

Namens het kabinet wordt opnieuw de vraag gesteld of de aanwezigen op deze bijeenkomst brood zien in de projecten om het succes van de mainport Rotterdam uit te bouwen. Het

succes van Rotterdam als haven, maar ook het succes van Rotterdam als plek om te wonen. En wat de bijdrage kan zijn van de aanwezigen vanuit hun deskundigheid en vanuit hun positie in de maatschappij. De Nederlandse overheid wil het Project Mainportontwikkeling Rotterdam namelijk beslist niet alleen, maar samen met de markt doen. De overheid vindt het belangrijk dat ook de markt, waar het toch vooral voor bedoeld is, de interesse heeft om erin te investeren.

Natuurlijk investeert ook de overheid. Dit gebeurt nu al in onderzoek, politieke besluitvorming en in het doorlopen van procedures. Dit zal worden gecontinueerd en de overheid zal ook haar rol vervullen bij de planvorming, realisatie en exploitatie. Hoe die rol er precies uit ziet, hangt onder meer af van de voorstellen die worden aangedragen.

Het aanbod dat het kabinet doet, is heel eenvoudig. De overheid biedt de mogelijkheid om vanaf een zeer vroeg stadium deel te nemen aan de planvorming, uitvoering en exploitatie van één of meerdere PMR-projecten. Zij realiseert zich dat private deelname in een vroeg stadium aan een nationaal project van deze omvang nieuw is. Zij weet ook dat daarom samen nog heel wat moet worden uitgezocht. Maar evengoed wordt dit aanbod gedaan, omdat de overheid gelooft in de combinatie van publiek en privaat. Zij gelooft in de creativiteit en het zicht op de markt van de aanwezigen op deze bijeenkomst en zij gelooft dat gezamenlijk tot betere projecten kan worden gekomen. Zij gelooft ook dat de private partijen invloed moeten hebben op de besluitvorming om economisch verantwoorde projecten op te zetten.

Die invloed wordt door de overheid aan de private partijen gegeven. Wanneer de private partijen niets zien in de PMR-projecten, zal de overheid zich nog eens stevig op het hoofd moeten krabben; wanneer private partijen wel iets zien in de PMR-projecten, krijgen zij de kans invloed uit te oefenen op het eisenpakket waarmee de overheid straks de markt gaat benaderen. Dit 'publiek programma van eisen' wordt in de komende maanden opgesteld. In het verstrekte marktconsultatiedocument zijn ideeën geformuleerd. Die ideeën bestaan zeker niet uit bestekklare projectbeschrijvingen omdat vooral ruimte moet worden gelaten voor invloed van de marktpartijen. Wel bestaan ideeën over wat de projecten moeten opleveren en ideeën over de manier waarop publieke en private partijen daar samen aan kunnen werken. Wanneer de marktpartijen de overheid laten weten hoe hierover gedacht wordt, kunnen deze reacties worden meegenomen bij het opstellen van het 'publiek programma van eisen' voor de aanbesteding. Het 'publiek programma van eisen' zal een zware procedure doorlopen en zal worden besproken met het parlement.

Deze bijeenkomst in dit centrum van de wereldhandel is bedoeld om de aanwezigen te informeren over het aanbod. Handel is het uitwisselen van goederen en diensten met de bedoeling er uiteindelijk allemaal beter van te worden. Het aanbod van deelname aan en invloed bij een groot overheidsproject biedt de marktpartijen de mogelijkheid daaraan te verdienen; van de marktpartijen worden investeringen in geld, tijd en deskundigheid gevraagd en van het geheel kan uiteindelijk iedereen beter worden. Niet alleen de aanwezigen op deze bijeenkomst, maar allen die samen leven en werken in een land dat groot is geworden in de handel en zeevaart. De mainport Rotterdam is een nationale trots. Het is ook één van de pijlers in de West-Europese economie. Wellicht kan straks hetzelfde worden gezegd van een door overheden en bedrijfsleven gezamenlijk bedacht en uitgevoerd Project Mainportontwikkeling Rotterdam.

#### **4. NADERE TOELICHTING DOOR INFORMANTEN**

De gespreksleider stelt de informanten achter de tafel voor en hij vraagt hen aan te geven vanuit welke optiek zij naar de materie kijken.

##### **a. De heer H.P. van Zwam, projectleider PMR**

De heer Van Zwam brengt naar voren dat de heer Heuer al heeft gezegd dat de projectorganisatie werkt aan het schrijven van het 'publiek programma van eisen'. Het is de bedoeling dit programma op een dusdanig tijdstip gereed te hebben dat de Tweede Kamer het nog vóór het zomerreces kan bespreken.

In het 'publiek programma van eisen' zal een beschrijving worden opgenomen van de visie en ambitie van de overheid met betrekking tot de mainport Rotterdam respectievelijk wat de rol c.q. zeggenschap zal zijn van de verschillende partijen die daarin investeren. Het is nog geen uitgemaakte zaak hoe de zeggenschapsverhoudingen eruit moeten zien. Het is in deze fase uitermate belangrijk dat marktpartijen zich uitspreken over de positie die een private partij bij een dergelijk project zou willen hebben c.q. onder welke omstandigheden een private partij in staat is projecten goed uit te voeren.

In het marktconsultatiedocument wordt vermeld aan welk soort projecten gedacht wordt. Deze projecten zijn op basis van functionele specificaties vrij globaal gedefinieerd; een finale keuze is echter nog niet gemaakt. De projecten zullen exploitabel moeten zijn en het is meer aan de marktpartijen om de projecten op een voor hen relevante manier te definiëren dan aan de overheid. Het is daarbij van groot belang dat de markt niet alleen het soort projecten aangeeft, maar dat daarbij tevens wordt vermeld onder welke voorwaarden, kansen en risico's met de publieke sector kunnen worden gedeeld.

Het laatste onderdeel van het 'publiek programma van eisen' heeft betrekking op de procedures die doorlopen moeten worden. De heer Van Zwam verzekert de toehoorders dat het niet meevalt om, in het woud van de in de jaren zeventig en tachtig bedachte procedures, PPS in een planvormingsfase mogelijk te maken en het traject te doorlopen.

##### **b. De heer J.A.M. van Staalduijne, plaatsvervangend directeur Bestuursdiens ministerie van VROM/DGM**

De heer Van Staalduijne zegt dat in Rotterdam sprake is van een tekort aan ruimte en dat daarnaast de leefkwaliteit aanzienlijk verbeterd kan c.q. moet worden. De inspanningen en de verschillende projecten van PMR zijn uitdrukkelijk gericht op deze tekortsituaties. Hij zegt zich bewust te zijn dat het niet gemakkelijk zal zijn deze dubbele doelstelling te realiseren, maar hoopt dat zal blijken dat de doelstellingen onderling van elkaar afhankelijk zijn. Een interessant aspect van de genoemde doelstellingen is dat geprobeerd wordt privaat-publieke samenwerking (PPS) te combineren met de procedure die geldt voor een Planologische Kernbeslissing (PKB). Alhoewel dit de nodige hoofdbrekens kost, zal de intensieve aandacht die hieraan wordt besteed zich terugbetalen omdat gewerkt wordt met een PKB+ . Dit betekent dat na afronding van het proces en de procedure, de besluiten die in het kader van de PKB+ worden genomen, bindend zijn voor plannen en projecten van andere overheden en sectoren. Als met de combinatie PKB+/PPS gekomen kan worden tot goede en afgewogen besluitvorming, kan snel aan de gang worden gegaan.

De gespreksleider vraagt of de betrokken departementen op één lijn zitten met het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

De heer Van Staalduijne antwoordt dat de insteek van de vijf departementen uiteraard verschilt, maar dat alle departementen van harte instemmen met het genomen besluit tot een PKB+/PPS constructie.

**c. De heer W.L.Moerman, directeur Kenniscentrum PPS ministerie van Financiën**

De heer Moerman benadrukt dat PMR zeer geschikt wordt geacht om in de vorm van een PPS-constructie weggezet te worden omdat het project voldoet aan alle criteria die met betrekking tot PPS gesteld worden. Hij wijst erop dat in Nederland momenteel veel projecten lopen waarbij PPS aan de orde is.

PMR is uniek voor Nederland omdat marktpartijen in een zeer vroegtijdig stadium worden geconsulteerd. Ook in internationaal opzicht is het project uniek, hetgeen het geheel boeiender, spannender maar misschien ook wat riskanter maakt. Hij meent dat hierin de uitdaging ligt om het geheel op koers te houden.

De gespreksleider vraagt de heer Moerman een voorbeeld van de met betrekking tot PPS gestelde criteria te geven.

De heer Moerman antwoordt dat één van de mogelijkheden is dat deelnemende private partijen ook uitzicht op baten van exploitatie, aanleg etc. krijgen. In het kader van PMR is sprake van investeringen in commerciële activiteiten, waarbij deelnemende marktpartijen de baten rechtstreeks op de Verlies- en Winstrekening terugzien. Bij vele infrastructuur-projecten is dit niet het geval. Bovendien voldoet PMR aan voorwaarden waaraan andere projecten niet voldoen.

**d. De heer S.W.A. Lak, directeur exploitatie en acquisitie Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam**

De heer Lak brengt naar voren dat het Gemeentelijk Havenbedrijf van Rotterdam en het gebied waarover gesproken wordt, een succes genoemd kunnen worden. Er wordt in drie sectoren gewerkt: industrie, havenoverslag en distributie. Deze sectoren kennen elk hun eigen dynamiek, klanten en cycli. Voor de havenoverslag concurreert Rotterdam met de grote havens van Noordwest-Europa, voor de industrie (met name de chemie) met Houston, Singapore, Marseille en Antwerpen en waar het gaat om distributie met iedereen.

De kracht van Rotterdam zit in de combinatie van de drie factoren en het feit dat de spelers op de drie markten dicht op elkaar zitten. Op een oppervlakte van 10.000 hectaren (helft land en helft water) wordt het geld verdiend. Hierin wordt geïnvesteerd door het bedrijfsleven en de overheid. Het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam investeert jaarlijks 300 miljoen gulden in het gebied en de private ondernemingen investeren jaarlijks het twee- tot drievoudige van dit bedrag. Volgens hem zijn de ingrediënten voor succes aanwezig en wordt het bewijs geleverd dat er geld wordt verdiend. De visie van de overheid c.q. de gemeente strekt zich bij dit soort projecten uit over een periode van 25-40 jaar; ondernemers hanteren een kortere tijdspanne.

In Rotterdam wordt 300 miljoen ton vracht afgehandeld binnen een gebied van 5.000 hectaren land, in Antwerpen wordt 125 miljoen ton vracht afgehandeld binnen een gebied van 7.500 hectaren land. Deze cijfers tonen aan dat nog ruimte bestaat voor uitbreiding in Rotterdam.

Het Gemeentelijk Havenbedrijf kan gezien worden als de exponent van de publieke zijde,

die de partner zal zijn voor private ondernemingen om in het ontwikkelingstraject samen te werken. Er liggen goede kansen en men is zich bewust dat, naarmate de overheid er minder geld in wil steken, de overheid ook minder zeggenschap zal hebben. De overheid wil uitdrukkelijk wel zeggenschap houden over de eenheid van beheer en beleid, zeker op het water en het soort ontwikkelingen in het gebied. De private ondernemingen die investeren hebben het Havenbedrijf nodig omdat infrastructuur niet in de lucht gebouwd kan worden; het huidige complex moet aansluiten op ontwikkelingen door private ondernemingen. Het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam wil de goede samenwerking met ondernemingen in het gebied graag uitbreiden naar samenwerking ten aanzien van het ontwikkelen van het gebied als geheel. Er zijn goede projecten mogelijk in het gebied zelf; een aantal hiervan wordt half maart 2000 gepubliceerd. De landaanwinning vormt het grootste project.

De gespreksleider vraagt de heer Lak wat de mentale grondhouding van het Gemeentelijk Havenbedrijf is, respectievelijk hoe hard het Havenbedrijf tegen andere overheden knokt om ervoor te zorgen dat de private sector erbij wordt betrokken.

De heer Lak antwoordt dat het Havenbedrijf de basisstelling hanteert dat dit project niet tot stand kan komen als de private en de publieke partijen elkaar niet vinden. Hij denkt dat een belangrijk element in de discussie zal zijn op welke wijze aan de samenwerking gestalte wordt gegeven. Als private ondernemingen kunnen opereren binnen de door de overheid gestelde randvoorwaarden, zal men toch met het Havenbedrijf tot afspraken moeten komen over verdeling van zeehavengeld en het voeren van een eenduidige politiek. Het Havenbedrijf heeft voorkeur om te komen tot een echte joint-venture, waarbij op voorhand intern afspraken met elkaar worden gemaakt.

#### **e. De heer J.M.Dekkers, directeur corporate communications ECT**

De heer Dekkers gaat in op de vraag onder welke voorwaarden de in het kader van PMR voorgestelde projecten exploitabel zijn. Voor ondernemend Rotterdam is ook de vraag of Rotterdam op tijd zorgt dat voldoende ruimte voor groei beschikbaar is van belang. In dit kader zegt hij voldoende aandacht voor de hele scherpe internationale concurrentie waarmee Rotterdam al geruime tijd te maken heeft, te missen. Hij constateert verbazing bij collega's uit havens in de Nederland omringende landen wanneer wordt gesproken over de wijze waarop in Nederland wordt gediscussieerd over uitbreiding van de ruimte in de Rotterdamse haven en de wijze waarop besluitvorming dienaangaande plaatsvindt. Men vindt het volstrekt vanzelfsprekend dat de spade al lang in de grond gezet zou zijn om ervoor te zorgen dat, hetgeen gezien wordt als een unieke 'asset' voor Rotterdam en Nederland, op orde wordt gehouden. Bovendien wordt in de ons omringende landen het realiseren van dit soort voorzieningen, meer dan in Nederland het geval is, gezien als een publieke taak. Dit betekent dat Nederland nu al voorloopt met betrekking tot de rol van de particuliere sector bij de bekostiging van haveninfrastructuren. De heer Dekkers meent dat bij het verder gestalte geven aan dit project de internationale dimensie niet uit het oog mag worden verloren en dat moet worden voldaan aan de randvoorwaarde dat Rotterdam internationaal concurrerend moet blijven.

Hij meent dat op Rotterdam de zware taak rust om nog een stap verder te gaan met betrekking tot het gestalte geven aan de private rol bij de realisatie van Maasvlakte-2. Omdat in Amsterdam, en misschien ook in Vlissingen, de beweging kan worden waargenomen dat taken, die voorheen in Nederland tot de particuliere sector behoorden, gedeeltelijk op het bord van de publieke sector terechtkomen, denkt hij dat het tijd wordt dat de 'klokken gelijk worden gezet' ten aanzien van 'level playing' in Nederland zelf. Een project als het onderhavige, waarbij ambities worden gehanteerd met betrekking tot rollen

voor private partijen, kan volgens hem niet los worden gezien van dit soort conditionerende vragen.

De heer Dekkers merkt met betrekking tot het consultatiedocument op dat partijen worden gevraagd eerst ideeën kenbaar te maken over de manier waarop gestalte kan worden gegeven aan het 'groene poldermodel'. Hij zegt dat vele private partijen in de Rotterdamse haven beamen dat het realiteit is dat gestalte moet worden gegeven aan de dubbele doelstelling maar dat bij het sociale poldermodel een situatie is gecreëerd waarbij voor beide partijen noodzaak aanwezig is om binnen bepaalde termijnen tot compromissen te komen. Af ten toe heeft de heer Dekkers de indruk dat in het 'groene poldermodel' de druk op beide partijen om tot compromissen te komen teneinde vandaar uit verder te gaan, niet zo duidelijk aanwezig is als bij het 'sociale poldermodel'. Dienaangaande ziet hij dan ook nog wel wat hobbels op de weg.

#### **4. GESTELDE VRAGEN/GEGEVEN ANTWOORDEN**

##### **1. De heer P. Wolters, European Intermodal Association**

De heer Wolters zegt in de beschikbaar gestelde stukken intermodale aspecten te hebben aangetroffen. Hij zegt op deze bijeenkomst aanwezig te zijn teneinde kennis vanuit Rotterdam te kunnen meenemen om dit in Brussel te 'vermarkten'. Daarnaast zegt hij belangstelling te hebben om met de Europese leden een bezoek te brengen aan Rotterdam om te bezien in hoeverre kennisoverdracht kan plaatsvinden.

Hij betreurt het dat mevrouw Netelenbos deze middag niet aanwezig kan zijn. De voorzitter van EIA, mevrouw Maij-Weggen nodigt mevrouw Netelenbos en de heer Dekkers uit.

De heer Van Zwam reageert dat uiteraard kennis kan worden meegenomen, maar dat het wel de vraag is wie van die kennis gebruik moet maken. Hij brengt naar voren dat verwacht mag worden dat intermodaliteit een hoge prioriteit zal krijgen in het 'publiek programma van eisen'. In het licht van het feit dat private partijen met een voorstel moeten komen, is het vooral interessant om de kennis te delen met de partijen die gaan inschrijven op de plannen en de plannen zullen moeten realiseren.

Voorts zegt hij dat in het kader van uitwisseling afspraken kunnen worden gemaakt.

##### **2. De heer E. C. Hoogsteden, P & O Nedlloyd**

De heer Hoogsteden constateert dat Rotterdam qua containercapaciteit aardig vol begint te geraken en hij vindt dat op korte termijn knopen moeten worden doorgehakt. In de verstrekte documentatie staat vermeld dat de bestaande ruimte moet worden opgevuld voordat tot een eerste uitbreiding met 500 hectaren kan worden overgegaan. Hij vraagt door wie wordt bepaald wanneer de ruimte is opgevuld en wie vervolgens de beslissing neemt met betrekking tot de uitbreiding met 500 hectaren.

De heer Van Zwam antwoordt dat op grond van geldende Europese wet- en regelgeving alleen in natuurgebieden mag worden gebouwd als de noodzaak daartoe wordt aangetoond en tevens vaststaat dat dit redelijkerwijs niet op een andere plaats gerealiseerd kan worden. Aan het kabinet zal duidelijk moeten worden gemaakt op welk moment de haven van Rotterdam vol is en uitbreiding gezocht moet worden voor de betreffende activiteiten. De noodzaak tot uitbreiding is niet een zaak die alleen politici aangaat, maar zal eventueel ook bij een rechter moeten kunnen worden verdedigd.



De heer Van Staalduijne voegt toe dat besluitvorming door het kabinet plaats dient te vinden. In het 'publiek programma van eisen' zal een inschatting met betrekking tot mogelijkheden en onmogelijkheden van de capaciteit in het bestaande Rotterdamse havengebied worden gemaakt.

3. De heer M. Van Muijen, Gemeenteraad Rotterdam

De heer Van Muijen brengt naar voren dat de gemeenteraad van Rotterdam zich heeft uitgesproken voor een zo noordelijk mogelijke variant van de landaanwinning. Daarnaast leeft de wens om het bestaande havengebied beter te benutten. Hij vraagt of een zo noordelijk mogelijke variant wordt opgenomen in het 'publiek programma van eisen'.

De heer Van Zwam antwoordt dat de partners die bij het project betrokken zijn ieder hun eigen wensen hebben en dat, wanneer alle wensen bij elkaar worden opgeteld, het vaststaat dat er niets gebeurt. Hij denkt dat het een kwestie is van wijze politieke afweging om te bezien wat redelijkerwijze wel of niet te realiseren is.

Omdat aan elke additionele eis die op tafel wordt gelegd een prijskaartje hangt, ziet hij graag dat indieners van additionele eisen tevens aangeven hoe hiermee in financiële zin moet worden omgegaan.

4. De gespreksleider vraagt hoe de zeggenschap van een onderneming c.q. een cluster van ondernemingen wordt geregeld.

De heer Moerman antwoordt dat een zo concreet mogelijk en cijfermatig onderbouwd plan bijdraagt aan de positie van de onderneming(en) en de invloed op de uiteindelijke planvorming.

De heer Lak voegt toe dat, bijvoorbeeld in het geval van railverbindingen, de private onderneming moet aangeven hoeveel procent van de spoorcapaciteit men ter beschikking wil hebben ten behoeve van de klanten. Tevens zal moeten worden aangegeven of de grond die in eigendom is van Domeinen, al dan niet voor geld moet worden ingebracht, of een deel van de inkomsten aan zeehavengeld toe moet vloeien naar het gedeelte dat de private onderneming mee wil beheren enz. Deze zaken zullen bijdragen tot een zo helder mogelijk 'publiek programma van eisen'.

Wanneer het moment is aangebroken dat de private ondernemer met de overheid doorgaat, zullen de randvoorwaarden op het gebied van milieu enz. bekend moeten zijn.

5. De heer Brink, Kamer van Koophandel

De heer Brink vraagt of gewaarborgd wordt dat voldoende infrastructuur beschikbaar zal zijn. In dit verband noemt hij de A4-Noord en de A4-Zuid. Het is hem opgevallen dat ruimte voor infrastructuur niet is genoemd in het betoog van de heer Heuer.

De heer Van Zwam antwoordt dat het bedrijf in eerste instantie moet aangeven wat de bottomline is met betrekking tot garanties en wensen. Op basis hiervan zullen de bestuurders moeten aangeven wat in het 'publiek programma van eisen' wordt opgenomen. De afweging tussen kansen en risico's c.q. de beslissing om al dan niet deel te nemen wordt in de aanbestedingsfase door bedrijven gemaakt c.q. genomen.

De heer Brink reageert dat het bedrijfsleven al heel helder met betrekking tot de A4-Noord heeft aangegeven hoe dit moet in een PPS.

6. De gespreksleider zegt op grond van de verstrekte documentatie te hebben geconstateerd dat 'veel in één hand' kan komen. Hij vraagt of het 'opkopen' van de gehele Landaanwinning door een private partij tot de mogelijkheden behoort.

De heer Lak antwoordt dat 'opkopen' niet aan de orde is omdat het in de regio traditie is dat grond in erfpacht wordt uitgegeven. Door de ministers is wel duidelijk aangegeven dat alle vormen bespreekbaar zijn. Indien een ontwikkelaar opstaat die de gehele ontwikkeling van de Landaanwinning voor zijn rekening wil nemen, is dit bespreekbaar. Het Gemeentelijk Havenbedrijf stelt zich wel op het standpunt dat ervoor gewaakt moet worden dat de eenheid van beheer en beleid ten aanzien van de scheepvaart en infrastructuur losgelaten wordt.

7. De gespreksleider vraagt in hoeverre ook geld te maken valt met 'zachte projecten' als natuur, recreatie enz.

De heer Van Staalduijne verwijst naar het consultatiedocument, waarin wordt gevraagd om voorstellen c.q. suggesties waarbij activiteiten in de leefkwaliteit, landaanwinning en het winnen van ruimte in het bestaande havengebied worden gecombineerd. Zo denkt hij dat mogelijkheden bestaan dat bedrijven komen tot een veel grotere samenwerking op het gebied van de beheersing van geluid.

#### 8. De heer J. Buhl Vestergaard, Storebaelt/Sund & Baelt Holding

De heer Vestergaard zegt betrokken te zijn geweest bij grote projecten als het Grote Belt-project. Op grond van tien jaar ervaring stelt hij dat het uitermate belangrijk voor PPS is dat, voorafgaand aan de fase van uitbesteding, duidelijkheid wordt gegeven met betrekking tot de milieuaspecten. Hij vraagt of dit in de onderhavige situatie het geval zal zijn.

De heer Lak antwoordt dat in de huidige situatie in Nederland elke onderneming die activiteiten wil gaan ontplooiën de beschikking moet hebben over een milieuvergunning. Ten behoeve van de Maasvlakte-2 zal op voorhand bekend zijn welk soort bedrijven wordt toegestaan respectievelijk welke eisen worden gesteld met betrekking tot geluidsbelasting enz.

#### 9. De heer M.W.M. van Roermond, Arthur d. Little International

De heer Van Roermond vraagt of gesteld dat een consortium overweegt een aanbieder in te dienen voor de exploitatie van een combinatie van activiteiten (recreatie en andere commerciële activiteiten, of en zo ja in hoeverre, de door hem te verstrekken gegevens bij andere partijen terechtkomen.

De heer Van Zwam antwoordt dat alle gegevens in principe openbaar zijn, behalve als de verstrekker van de gegevens aangeeft hiermee niet akkoord te gaan. De verstrekker van de gegevens kan vragen om van bepaalde gedeelten alleen een samenvatting uit te brengen, de gegevens te anonimiseren enz.

10. Mevrouw E. de Jong, bouwblad Cobouw

Mevrouw De Jong brengt in het verlengde van de vorige vraag naar voren dat op grond van de Wet Openbaarheid Bestuur inzage kan worden verlangd in de door een onderneming verstrekte gegevens.

De heer Van Zwam reageert dat in de Wet Openbaarheid Bestuur uitdrukkelijk de mogelijkheid wordt aangegeven om bedrijfsgegevens vertrouwelijk te behandelen. In het kader van PMR zal dit ook nadrukkelijk geschieden.

De heer Moerman merkt op dat de keerzijde van de medaille is dat, als een bedrijf een mooi en gedetailleerd uitgewerkt plan neerlegt, de consequentie zou kunnen zijn dat de bij de daadwerkelijke aanbesteding concurrentie onmogelijk wordt gemaakt omdat alleen voor dat plan kan worden gekozen. Een dergelijke situatie dient, mede op grond van Europese wet- en regelgeving, te worden vermeden.

De heer Van Zwam voegt toe dat in het uitgebrachte marktconsultatiedocument niet wordt gevraagd om in deze fase met concrete plannen te komen. In deze fase is het wel belangrijk dat door marktpartijen wordt aangegeven welke projecten exploitabel zijn en onder welke voorwaarden dit het geval is, teneinde dit in het 'publiek programma van eisen' te kunnen opnemen. De bedrijven zullen dienaangaande een afweging moeten maken.

De heer U. Uiterwijk, procesmanager pps van PMR merkt op dat het een misverstand is dat de marktconsultatie uitgewerkte plannen moet opleveren. In het marktconsultatiedocument wordt wel gevraagd antwoord te geven op de vraag wat ingeval van deelname wordt verwacht van de overheid. De Wet Openbaarheid Bestuur legt overheden geen verplichtingen op om in het kader van de marktconsultatie informatie aan derden te verstrekken.

In de aanbestedingsfase zal wel de vraag aan de orde moeten komen hoe de overheid omgaat met de ingediende volledige plannen.

12. De heer L.E. de Graaff, Nationale Investeringsbank

De heer De Graaff vraagt welke eisen gesteld worden bij het tenderen op het 'publiek programma van eisen' en hoe de selectie plaatsvindt.

De heer Van Zwam zegt dat thans nog geen antwoord op deze vraag kan worden gegeven. Dienaangaande wordt wel uitgebreide discussie gevoerd.

**5. INLEIDINGEN MET BETREKKING TOT DE PROJECTEN LANDAANWINNING, BESTAANDE HAVENGEBIED**

**a. Landaanwinning, de heer Ir. N.P. van den Berg MBA**

De heer Van den Berg richt zich in zijn betoog op de projecten in het kader van landaanwinning.

### Plangebied

Het plangebied wordt aan de Noordkant begrensd door de toegangsgeul van de haven van Rotterdam, aan de Zuidkant door de demarcatielijn (lijn die als grens van de havenactiviteiten geldt) en aan de Westkant niet begrensd. Hierbij moet er wel rekening mee worden gehouden dat, naarmate de constructies zich meer in westelijke richting uitstrekken, de constructies ingewikkelder en derhalve duurder worden.

### Uitgangspunten

- 1000 hectaren netto haven- en industriegebied
- containers, chemie, distributie
- natuur- en recreatiegebied 750 hectaren
- faseerbaar, uitbreidbaar

### Ontwerp

- ontwerpproces: 7 bouwstenen
  - = haventoeegang
  - = haven en industrie
  - = infrastructuur
  - = zeeweringen
  - = natuur
  - = recreatie
  - = landschap
- hoofdkeuzen:
  - = haventoeegang
    - zeewaarts
    - beperkte uitbouw
    - bestaand
  - = natuur
    - estuariummond met intertijdsgebied
    - open zee met duinen
    - open zee en natuur elders

### Onderzoeksthema's (bij alle onderzoeksthema's effectbepaling en beoordeling van de effecten)

- Zandwinning
  - = Wingebied
  - = Winmethoden
  - = Effecten op Kust en Zee
  - = Effecten op de Natuur
- Kust en Zee
  - = Noordzee
    - waterbeweging
    - slibtransport
  - = Kust
    - veiligheid
    - onderhoud
  - = Haringvlietmond
    - waterbeweging
    - morfologie
    - aanslibbing
  - = Haven(mond)
    - aanslibbing
    - seiches
    - golven
- Natuur en recreatie
  - = Landaanwinning
    - natuur

- |                              |  |
|------------------------------|--|
| =<br>Beoordeling op aspecten | Effecten<br>- recreatie<br>- soorten<br>- ecosystemen<br>- natuurlijkheid<br>- ecologisch functioneren watersystemen |
|------------------------------|--|
- Verkeer en Vervoer
  - Milieu
  - Integrale Veiligheid
  - Landschap

#### Onderzoeksrapporten

- Integrale Projectnota Landaanwinning
- bijlage per thema
- achtergrondrapporten
- literatuurlijst

### **b. Bestaande Rotterdamse havengebied, de heer ir. J.P. van Hoek**

De heer Van Hoek richt zich in zijn betoog op het bestaande Rotterdamse havengebied.

#### Onderzoeken efficiënt ruimtegebruik

- extra ruimte winnen
- suboptimaal gebruikte ruimte beter gebruiken
- efficiëntere gebruikstechnieken
- ruimte verliezen

#### Onderzoeken verbetering leefomgeving

- belevingsonderzoek
- milieuonderzoeken
- onderzoeken natuur en recreatie

#### Onderzoeksrapporten

- Integrale projectnota
  - = economie
  - = verkeer en vervoer
  - = natuur en recreatie
  - = overige onderzoeken

### **c. Leefomgeving, de heer ir. C.F.W.M. von Meijenfeldt, opdrachtgever Natuur en Recreatie**

De heer Von Meijenfeldt richt zich in zijn betoog op de leefomgeving.

#### Kwaliteit leefomgeving bevolking Rijnmond

- Doelstelling project
- Essentieel element
- Aansprekend en in balans

#### Kwaliteit leefomgeving: definiëring

- Natuur en recreatie
- Duurzaamheid en leefbaarheid

- Ruimtelijke kwaliteit

#### Kwaliteitstekorten

- gebrek aan recreatieve voorzieningen
- achteruitgang biodiversiteit natuur
- toename CO2-emissies
- open ruimte onder verstedelijkingsdruk
- geluid (verkeer)
- (gevoel van) 'onveiligheid'
- bereikbaarheid (o.m. sluijverkeer)

#### Kwaliteit leefomgeving, maatregelen

- compensatie in verband met landaanwinning
- 750 ha natuur- en recreatiegebied
- industriële ecologie
- stedenbouwkundige ontwikkeling Waal-/Eemhaven
- bodemsaneringsfonds
- verkeersgeluid

#### Kwaliteit leefomgeving, literatuur

- Integrale Projectnota's en bijlagen
- studies op themaniveau
- achtergrondrapporten

#### Kwaliteit leefomgeving, conclusies

- veel onderzoek en ideeën beschikbaar
- fantastische kansen voor projecten

De heer Von Meijenfeldt brengt naar voren dat de aanwezigen nadere informatie kunnen krijgen in de daartoe ingerichte stand/bibliotheek. Bovendien kan voor de beantwoording van nadere vragen contact worden opgenomen met PMR.

De gespreksleider sluit de informatiebijeenkomst.