

Vergaderjaar 1991-1992

22 344

Wijziging van de Reconstructiewet Midden-Delfland

Nr. 5

MEMORIE VAN ANTWOORD

Ontvangen 7 mei 1992

Algemeen

1. Inleiding

Getuige een groot aantal indringende vragen die in het voorlopig verslag zijn gesteld met betrekking tot de vestiging van een transportcentrum binnen het reconstructiegebied Midden-Delfland, stelt de regering met grote instemming vast dat ook in Uw Kamer sprake is van een sterke betrokkenheid bij en zorg voor de uitvoering van de Reconstructiewet Midden-Delfland. De regering deelt deze zorg. Dat neemt echter niet weg dat wij daarmee belangrijke maatschappelijke ontwikkelingen volledig zouden kunnen negeren. In deze memorie van antwoord bij het voorstel van wet tot wijziging van de begrenzing van het reconstructiegebied Midden-Delfland gaan wij dan ook uitvoerig in op de overwegingen die tot dit voorstel hebben geleid.

Ter wille van de duidelijkheid wijkt de indeling van deze memorie van antwoord af van die van het voorlopig verslag. Dit houdt in dat eerst de vragen die op de hoofdpunten betrekking hebben in hun onderling verband aan de orde zullen komen en vervolgens zal worden ingegaan op de meer specifieke vragen.

2. Hoofdpunten

Zoals uit de vragen van de diverse fracties duidelijk blijkt gaat het om de volgende hoofdpunten:

- a. De noodzaak tot de vestiging van een transportcentrum op korte termijn.
- b. De ruimtelijke afweging en de mogelijkheden van alternatieven, met name van een nieuwe alternatieve lokatie in de Oranjevuitenpolder.
- c. De wijze waarop de compensatie voor de verkleining van het reconstructiegebied wordt gerealiseerd.
- d. De mogelijke precedentwerking van de wetswijziging.

Ad. a Noodzaak tot een spoedige vestiging van een transportcentrum

Door de leden van de **PvdA-fractie** is gevraagd naar de noodzaak van het betreffende transportcentrum en naar een motivatie voor de grote haast achter het initiatief.

Met de provincie Zuid-Holland en de initiatiefnemers zijn wij van mening dat in zijn algemeenheid het transportcentrum een belangrijke impuls zal vormen voor de regionale economie. Door de combinatie Westland (tuinbouw/veilingen), de fruitoverslag in de Rotterdamse haven en het transportcentrum kan dit deel van Zuid-Holland verder uitgebouwd worden tot één van de belangrijkste agrarische productie- en handelscentra van Europa.

In die zin past het onderhavige project goed binnen de doelstellingen van «Nederland-distributieland» als nationaal ontwikkelingsconcept. Voor het bedrijfsleven vormt het centrum een mogelijkheid om adequaat in te spelen op de openstelling van de interne EEG-grenzen.

Concentratie vormt een onlosmakelijk aspect van de plannen voor een transportcentrum. Het is de combinatie van de nabijheid van gelijkgerichte bedrijven (transport), ondersteunende activiteiten (opslag/koeling) en diensten (reparatie, etc.) die het mogelijk maakt om economisch voordeel te behalen en die derhalve de internationale concurrentiepositie zal verbeteren.

Daarnaast biedt het centrum als hervestigingsgebied voor momenteel in het Westland opererende transportbedrijven, een oplossing voor een aanzienlijk aantal actuele (locale) milieuhygiënische-, verkeerstechnische- en planologische knelpunten binnen de bestaande ruimtelijke structuur van het Westland. In dit verband wordt er op gewezen dat het eerste initiatief voor het centrum inmiddels 6½ jaar terug is genomen, veel van de geïnteresseerde bedrijven momenteel met een groot ruimte tekort kampt en met het oog op de opening van de EEG-binnengrenzen een verbetering van de concurrentiepositie een overlevingsvoorwaarde is voor de transporteurs. Een spoedige realisering van het transportcentrum achten wij derhalve geboden.

Ad b. Ruimtelijke afweging

De leden van de **PvdA-fractie** vroegen een nadere uitleg over het standpunt van de regering «dat alleen in uitzonderlijk zwaarwegende gevallen sprake zal kunnen zijn van het geven van een bestemming aan gronden gelegen binnen het reconstructiegebied die niet aansluit bij de doeleinden van de Reconstructiewet», anders dan de in de memorie van toelichting vermelde evenwichtige afweging in streekplan verband. Zij kunnen zich niet aan de indruk onttrekken dat de prijs en realisatiesnelheid meer van doorslaggevende betekenis zijn dan de door de provincie genoemde criteria. Zij vroegen voorts, als gevolg hiervan, hoe hard de veel minder procedureel vastgestelde begrenzing van het Groene Hart in de Vierde nota Extra in de naaste toekomst zal zijn. Ook de leden van de **fractie van Groen Links** vroegen waarom de overweging om de Oude Campspolder Zuid op te nemen in het reconstructiegebied nu niet meer geldt. De **RPF-fractie** heeft gevraagd naar een uitgebreidere onderbouwing van de keuze van de lokatie Oude Campspolder Zuid en wil weten welke vijftien alternatieve lokaties daarbij aan de orde zijn geweest.

De leden van de **PvdA-fractie** willen voorts weten of – mede in het licht van de Vierde nota Extra en de plannen van de gemeente Rotterdam voor het ontwikkelen van een havenbekken – thans de realisatie van een distributiecentrum in de Oranjevlietpolder, aan de spoorlijn en buiten het reconstructiegebied, niet veel meer voor de hand zou liggen. Ook de

leden van de **D66-fractie** vroegen hierover een uitvoerige reactie. Door de leden van de **fractie van Groen Links** is eveneens verzocht aan te geven waarom niet voor een lokatie is gekozen die een betere relatie heeft met de transportfunctie van de Rotterdamse haven. Deze leden wilden in dit verband ook weten om hoeveel capaciteit het hier gaat en welk ruimtebeslag daarmee gemoeid is.

Onze reactie op deze vragen is de volgende. Zoals in de memorie van toelichting reeds is opgemerkt, is de afweging van de alternatieven een provinciale aangelegenheid, waarvoor het streekplan het geëigende kader biedt. Daarin heeft een brede afweging plaats gevonden (resultierend in een partiële herziening van het streekplan Zuid-Holland West), waarin het feit dat de verschillende lokaties in de «Oude Campspolder» onderdeel zijn van het reconstructiegebied zwaar heeft meegewogen. De regering heeft – gelet op de door haar onderschreven noodzaak tot een spoedige vestiging van een transportcentrum – deze besluitvorming van het provinciaal bestuur na ampel beraad kunnen volgen. Uiteraard zou dit niet het geval zijn geweest indien een realistische lokatie elders beschikbaar was geweest. In dat verband verwijzen wij nogmaals naar de hierbijgaande provinciale nota's¹ «Transportcentrum Westland» van 21 juni 1988 en «Transportcentrum Westland, resultaten van aanvullend overleg en onderzoek» van 6 februari 1989, waarin de betreffende lokaties tegen elkaar zijn afgewogen.

Samengevat heeft de provincie zich door de volgende overwegingen laten leiden.

Een locatie voor een transportcentrum dat zich richt op de combinatie van de Westlandse tuinbouwproductie en de fruitoverslag in de Rotterdamse haven moet aan een aantal bedrijfseconomische criteria voldoen aler daarvan een rendabele exploitatie mogelijk wordt.

Op basis van bovengenoemde onderzoeken is tenslotte geconcludeerd dat een lokatie in de Oude Campspolder (direct aan de A-20) als enige plek kan voldoen aan de gestelde logistieke criteria, die binnen afzienbare termijn te realiseren valt en die ontwikkeld kan worden binnen de financiële mogelijkheden van de initiatiefnemers.

De belangrijkste logistieke criteria waarop door de provincie is getoetst, zijn:

- a. de omvang van de beschikbare lokatie (ca. 25 ha netto c.q. 35 ha bruto);
- b. de ligging t.o.v. het hoofdwegennet;
- c. de vervoerseconomische ligging t.o.v. de veilingcomplexen en de fruitoverslag in de Rotterdamse haven, in casu het Merwehaventgebied.

Juist een lokatie in de Oude Campspolder is uit vervoerseconomisch oogpunt (afstand/transportkosten) optimaal gesitueerd tussen veilingen en Merwehaventgebied.

Dat de grondprijs daarin een doorslaggevende rol zou hebben gespeeld, is in die zin correct dat de kostprijs per m² op het transportcentrum, een bepaald plafond (ca. f 150,- per m²) niet mag overstijgen omdat anders de rentabiliteit van zo'n centrum c.q. van de daar gevestigde bedrijven negatief wordt. Gebleken is dat de gekozen lokatie voor een aldaar geldende normale marktprijs, die overigens hoger is dan de agrarische grondwaarde, kan worden gerealiseerd.

Met betrekking tot de begrenzing van het Groene Hart merken wij op, dat de Nadere uitwerking voor het Groene Hart en het op grond daarvan overeengekomen convenant tussen het rijk en de provincie, maatgevend is voor de verdere ruimtelijke ontwikkelingen en planvorming.

Bij het lokatie-onderzoek voor het transportcentrum en de discussie daaromtrent, is bij de provinciale afweging de lokatie in de Oranjevlietpolder uitvoerig aan de orde gekomen. Daarvoor zij met name verwezen naar de pagina's 7, 8 en 9 uit de Nota van Beantwoording en Wijzigingen

¹ Ter inzage gelegd op de bibliotheek.

die in het kader van de partiële streekplanherziening ten behoeve van het transportcentrum is opgesteld (zie bijlage).¹

De cruciale factor bij de afwijzing van deze locatie vormt het ontbreken van een adequate wegontsluiting van dit gebied. Gezien de met het transportcentrum samenhangende verkeersproductie is het als volstrekt onaanvaardbaar aangemerkt om de huidige weginfrastructuur daarmee te belasten. Deze infrastructuur is te smal, heeft een veel te kleine capaciteit en is onveilig.

Voorwaarde voor een goede ontsluiting van het gebied is een verlenging van de A-20 naar Hoek van Holland en al dan niet in combinatie daarmee een goede aansluiting op het knooppunt «Westerlee» via welke eerst een goede verbinding met de veilingcomplexen tot stand komt.

Gezien de status van de A-20 in het SVV II, het Meerjarenplan Personenvervoer en het «Bereikbaarheidsplan Randstad» is geconcludeerd dat het, mede gelet op de financieringsproblematiek, niet of nauwelijks reëel is om te verwachten dat de verlenging voor de eeuwwisseling een feit zal zijn. Ook los van de planstatus en financieringsproblematiek is alleen al op grond van lengte van procedures (waaronder een MER) de aanleg niet voor '95/'96 te realiseren. Overigens zijn bij de afwegingen ook de mogelijkheden van voorfinanciering en een tijdelijke ontsluiting vooruitlopend op de definitieve aanleg van de weg, uitvoerig onderzocht en niet reëel gebleken.

In het kader van de streekplanherziening is – mede met het oog op het aangescherpte bedrijfslokatiebeleid uit de Vierde nota Extra – nadrukkelijk het mogelijke voordeel van een locatie in de Oranjevuitenpolder, zijnde een aansluiting op railinfrastructuur, door de provincie meegevoegd.

Met name op grond van een tweetal overwegingen wordt het echter niet reëel geacht dat de ligging aan het spoor op dit moment een doorslaggevend betekenissen mag worden toegekend. In de eerste plaats zijn de Nederlandse Spoorwegen thans nog niet in staat een vervoersconcept aan te bieden dat voldoende garandeert dat de goederen tijdig naar het achterland kunnen worden vervoerd. Juist de tijdsfactor is gegeven het bederfelijke karakter van de in het onderhavige geval aan de orde zijnde waren, van het allereerste belang.

In de tweede plaats geldt de overweging dat de vervoersproductie van het centrum geen zelfstandige (rendabele) aansluiting op het spoor rechtvaardigt. Gegeven het grofmazige karakter van een railsysteem dringt de interne logica van zo'n systeem de beheerder/exploitant tot concentratie op regionale schaal. Voor gecombineerd weg-railvervoer is concentratie nodig in Rotterdam, met name direct in het havengebied daar waar containeroverslag plaatsvindt.

Een en ander zou kunnen veranderen op het moment dat aansluiting kan worden gezocht bij de plannen voor de Oranjevuitenpolder zoals die door Rotterdam voor dit gebied zijn gelanceerd (Havenplan). Een combinatie van een transportcentrum met havenoverslag (voor agrarische producten) op deze plaats, zou wellicht wel die voldoende concentratie opleveren om direct faciliteiten voor gecombineerd weg-railvervoer aan te bieden. Deze havenplannen bevinden zich echter pas in het discussiestadium.

Uitgaande van een positieve uitkomst van de discussie daaromtrent zal concrete besluitvorming over de formalisering in plannen en de uitvoering nog vele jaren vergen. Ook de noodzakelijke wegontsluiting van het gebied zal daarin een vooraanstaande rol spelen.

Gegeven de urgentie van het transportcentrum staat het op grond van bovenstaande overwegingen vast dat een locatie in de Oranjevuitenpolder geen reëel alternatief vormt, dat op korte termijn kan worden gerealiseerd.

¹ Ter inzage gelegd op de bibliotheek.

Ad c. De compensatie

De leden van de **CDA-fractie** vroegen welke maatregelen de Groeneveldse Polder, die aan de bufferzone wordt toegevoegd, misloopt indien deze niet – zoals is voorgesteld – binnen de begrenzing van het reconstructiegebied wordt opgenomen. Door de leden van de **PvdA-fractie** is gevraagd waarom de door de provincie voorgestelde toevoeging van de Groeneveldsepolder aan het reconstructiegebied door de Minister is afgewezen. Deze leden vroegen welke waarde de aparte wet voor Midden-Delfland uit het oogpunt van ruimtelijke inrichting in dat geval nog vertegenwoordigt. Voorts vroegen deze leden, evenals de leden van de **D66-fractie** of hier geen sprake is van een schijncompensatie, aangezien deze polder weliswaar niet formeel maar feitelijk al deel uitmaakt van het open gebied en er derhalve per saldo sprake is van aantasting van het open gebied. De leden van de laatstgenoemde fractie en de leden van de fractie van Groen Links vroegen voorts waarom toevoeging van de Groeneveldse Polder aan het reconstructiegebied tot vertraging van de uitvoering van de reconstructie zou leiden en wat daar de nadelige gevolgen van zouden zijn.

De redenering dat door de vestiging van het transportcentrum per saldo sprake is van een aantasting van open gebied als totaliteit, wordt door ons geenszins ontkend. Het is evenwel bekend dat de gemeente Schipluiden regelmatig wordt geconfronteerd met initiatieven in de Groeneveldse Polder die een aantasting van de open ruimte aldaar kunnen betekenen. Gezien de ligging in het Westland is er een voortdurende verstedelijkingsdruk en een permanente kans op «verglazing» aanwezig. Een betere bescherming van dit gebied door opnemings in de rijksbufferzone, de aanpassing van het streekplan en een adequate vastlegging daarvan in een nieuw bestemmingsplan heeft tot gevolg dat betere waarborgen worden verschaft deze waardevolle open ruimte in de toekomst te behouden.

Toevoeging van de Groeneveldse Polder aan de rijksbufferzone hoeft niet noodzakelijk te leiden tot opnemings van deze polder in het reconstructiegebied, omdat slechts in beperkte mate inrichtingsmaatregelen behoeven te worden getroffen in dit gebied.

Op basis van een verrichte inventarisatie is geconcludeerd dat de te treffen maatregelen in de Groeneveldse Polder zich beperken tot het versterken van de bestaande ecologische verbindingzone langs de Monsterse Wating. Deze watergang vormt de grens tussen het reconstructiegebied en de Groeneveldse Polder. Deze ecologische verbindingzone vormt de verbinding tussen de Zweth, die in het streekplan Zuid-Holland West is aangeduid als Groene Ader en de Gaag.

Het voornemen bestaat de ecologische verbindingzone zoveel mogelijk in het kader van de reconstructie te realiseren. Indien nodig zal met toepassing van enkelvoudige sectorinstrumenten deze verbindingzone in de Groeneveldse Polder verder worden versterkt.

Toevoeging van het gebied Groeneveldse Polder zal leiden tot een vertraging van de reconstructie Midden-Delfland van ca. 3 jaar. In dat geval dient immers een nieuw voorontwerp-programma en programma te worden opgesteld voor het gehele reconstructiegebied. De wet kent namelijk niet de mogelijkheid een programma voor een deel van het gebied op te stellen. Na vaststelling van het programma dient op basis daarvan een voorontwerpplan en plan te worden opgesteld.

Tegen de achtergrond dat de planinhoud met name gericht zal zijn op de versterking van de bestaande ecologische verbinding lands de Monsterse Wating – hetgeen ook buiten het kader van reconstructie Midden-Delfland mogelijk is – wordt een dergelijke omslachtige procedure niet wenselijk geacht.

Voorts zou toevoeging van de Groeneveldse Polder aan het reconstruc-

tiegebied betekenen dat de reeds gerechtelijk vastgestelde uitkomsten van de eerste schatting en de eveneens gerechtelijk vastgestelde lijst van rechthebbenden opnieuw in procedure moeten worden gebracht.

De vertraging zal ook tot gevolg hebben dat de terugbetaling van de voorgefinancierde kosten langer op zich zal laten wachten.

Tenslotte wordt – ter voorkoming van misverstanden – opgemerkt dat na beëindiging van de reconstructie de Reconstructiewet zal expireren en de planologische bescherming van het gehele reconstructiegebied plaats vindt conform het beleid zoals dit voor alle rijksbufferzones van toepassing is.

Ad d. Precedentwerking van de wetwijziging

Door de leden van de **CDA-fractie** is gevraagd of er nog meer bedreigingen van het reconstructiegebied te voorzien zijn op het terrein van huisvesting of bedrijventerrein, welke zouden kunnen voortvloeien uit convenanten welke gesloten zijn tussen provincie en gemeente(n). Ook de leden van de **D66-fractie** vroegen om een nadere toelichting op de inhoud van het convenant. De leden van de **PvdA-fractie** hebben gevraagd of niet met ongeveer dezelfde argumentatie als bij het voorliggende wetsvoorstel andere aanpassingen van het reconstructiegebied tot de mogelijkheden behoren. De leden van de fractie van **Groen Links** hebben gevraagd of het tegemoet komen aan de onderhavige ruimteclaim te verenigen is met de Reconstructiewet en in hoeverre van dit voorstel consequenties uitgaan naar de ruimtebehoefte van andere functies. Het lid van de **RPF-fractie** miste een nadere uitwerking van de zinsnede dat een verkleining van het reconstructiegebied afbreuk doet aan de in de wet voor dit gebied gestelde prioriteiten.

Precedentwerking zou naar ons oordeel zijn ontstaan, indien het transportcentrum was geaccepteerd binnen de begrenzing van het reconstructiegebied. Nu de regering op voorstel van de provincie Zuid-Holland heeft gekozen voor een wetwijziging, wordt daarmee aangegeven hoe ernstig een aantasting van de doelstellingen van het reconstructiegebied wordt genomen.

De regering acht deze zware procedure, gelet op de doelstellingen van de Reconstructiewet en de belangen die in Midden-Delfland op het spel staan, ten volle gerechtvaardigd en verwacht dan ook hiermee een mogelijk ongewenste precedentwerking tegen te gaan.

Daarenboven zijn nog enkele materiële randvoorwaarden gesteld bij de vestiging van het onderhavige transportcentrum die deze precedentwerking mede dienen te voorkomen. In dit verband wijzen wij op de door ons verlangde compensatie door toevoeging van de Groeneveldse Polder aan de rijksbufferzone, alsmede op de inhoud van het convenant tussen de gemeente, het Samenwerkingsorgaan westland, de provincie en de ondernemers. Dit convenant richt zich met name op de volgende onderwerpen:

- het concretiseren en vastleggen van de ruimtelijke- en milieuhygiënische randvoorwaarden waarbinnen het centrum ontwikkeld kan worden (als voortvloeisel van de in het streekplan vastgelegde randvoorwaarden; vooruitlopend op het bestemmingsplan);
- de procedure en projectvoortgang;
- de vestigingsvoorwaarden waaraan de bedrijven zullen moeten voldoen;
- de inrichting van het centrum;
- de financiële aspecten, in casu het schadeloosstellen van met name de gemeente op het punt van plan- en ontwikkelingskosten;
- overmacht- en boetebepalingen.

De betrokken partijen hebben zich ieder individueel inmiddels accoord

verklaard met de opzet en inhoud van het concept-convenant. Naar verwachting zal een en ander in april '92 tot gezamenlijke ondertekening leiden.

In het convenant zijn en worden géén afspraken vastgelegd op het punt van de woningbouw in de gemeente Maasland. In die zin vloeien er dus ook geen verdere repercussies uit voort voor het Midden-Delfland-gebied. Het convenant voorziet daarentegen wel in een inspanningsverplichting voor het Samenwerkingsorgaan Westland om woningzoekende personen die op het transportcentrum werkzaam zullen zijn, als economische gebonden te beschouwen aan het Westland als geheel. De gemeente Maasland kan daarmee voor een belangrijk deel van een additionele (t.o.v. de huidige situatie) huisvestingstaak ontlast worden.

3. Meer specifieke punten

a. De aanvankelijke voorkeur van de ondernemers voor Oude Campspolder Noord

Door de leden van de **PvdA-fractie** is gevraagd waarom niet de voorkeur van de Stichting Transportcentrum Westland is gevolgd voor de Oude Campspolder Noord, waar immers reeds verspreide glasontwikkelingen aanwezig zijn. De reden hiervoor is de volgende. De initiatiefnemers tot het transportcentrum hebben aanvankelijk hun voorkeur uitgesproken voor een locatie in de Oude Campspolder Noord (aan de andere zijde van de A-20), omdat daar een groter centrum is te realiseren dan in de Oude Campspolder Zuid danwel er meer ruimte is voor toekomstige expansie. Deze voorkeur betrof echter niet de lokatie waar nu verspreide glastuinbouw aanwezig is, omdat de omvang van het reeds aanwezige al op geen enkele wijze tot een aanvaardbare grondprijs (en dus exploitatie van het centrum) zou kunnen leiden. Afgezien van dit prijsaspect voldoen alle locaties in de Oude Campspolder in gelijke mate aan de logistieke criteria zoals die van toepassing zijn.

Op grond van planologische overwegingen is door de provincie gekozen voor de Oude Campspolder Zuid, waarbij heeft meegewogen dat de gekozen locatie direct aansluit bij een reeds in ontwikkeling zijnde bedrijfsterrein («Coldenhove»).

b. Elders vrijkomende lokaties

Door de leden van de **PvdA-fractie** is gevraagd of er door vestiging van het transportcentrum in de Oude Campspolder-Zuid elders in het Westland locaties vrijkomen en wat daarmee zal gebeuren.

In antwoord daarop kan het volgende worden opgemerkt. In de van toepassing zijnde streekplanherziening is door het provinciaal bestuur als randvoorwaarde bepaald dat het centrum in hoofdzaak bedoeld is als (her)vestigingsplaats van uit het Westland afkomstige transportbedrijven (gericht op vervoer, opslag en overslag van groenten, fruit en bloemen). Daarnaast heeft de provincie in de streekplanherziening te kennen gegeven een actief beleid te zullen voeren om de vrijkomende ruimte aan te wenden voor de oplossing van (ruimtelijke) knelpunten binnen het Westland, o.a. op het gebied van woningbouw.

De gemeente Maasland en de geïnteresseerde ondernemers zijn bereid gebleken aan deze opzet medewerking te verlenen in het op te stellen bestemmingsplan. Concrete afspraken dienaangaande zijn vastgelegd in het eerder genoemde convenant, waarin o.a. wordt bepaald dat – voor zover er ruimte vrijkomt – de bedrijven deze als eerste (tegen marktwaarde) aan de desbetreffende Westlandse gemeente te koop aanbieden.

Wat de precieze omvang van de vrijkomende ruimte zal zijn is nu nog moeilijk te voorspellen. Daarbij moet bedacht worden dat de meeste geïnteresseerde ondernemingen momenteel zeer krap gehuisvest zijn. Dit

wordt nu opgelost door deels tijdelijk ruimte bij te huren (verspreid) en deels door het ruimtetekort af te wentelen op de omgeving. Bij dit laatste wordt met name gedoeld op het gespreid (tot in de directe woonomgeving) parkeren van het vrachtautopark op de openbare weg.

Op meerdere plaatsen zal de vrijkomende ruimte opnieuw benut worden voor de vestiging van bedrijven. In dat geval zal de gemeente zich vooral moeten en kunnen richten op het terugdringen van milieubelasting. Op andere plaatsen wordt concreet gedacht aan herontwikkeling voor woningbouw en/of centrumfuncties.

c. De tuinbouwontwikkeling

De leden van de **D66-fractie** vroegen hoe na de VINEX-discussie over de lokatie Wateringen wordt omgegaan met de mogelijke aanspraken die tuinders uit Wateringen zullen maken op grond in het reconstructiegebied ter compensatie van de tuinbouwgrond die verloren zal gaan aan de nieuwbouw. In antwoord daarop merken wij op dat het niet in het voornemen ligt met genoemde aanspraken anders om te gaan dan met aanspraken van andere tuinders om binnen het Tuinbouwstructuurplan grond te verwerven voor het stichten van een nieuw bedrijf.

Het lid van de **RPF-fractie** wilde voorts weten wat de regering bedoelt met de «ontwikkeling van de glastuinbouw in Midden-Delfland» en informeerde in hoeverre deze ontwikkeling wordt belemmerd door de keuze van de blauwe koers voor dit gebied zoals verwoord in de Vierde nota Extra. Voorts vroeg hij naar de relatie met de projecten inzake de Randstadgroenstructuur in dit gebied en wenste hij inzicht in de financiële kosten die met de bouw van het regionaal transportcentrum zijn gemoeid.

Ons antwoord daarop luidt als volgt. Zoals ook in het reconstructieprogramma en in het deelplan Gaag is aangegeven zal binnen het reconstructiegebied ca. 400 ha. worden ingericht voor de glastuinbouw. Het betreft een gebied dat grenst aan de bestaande glastuinbouwgebieden van het Westland. Een verdere uitbreiding van de glastuinbouw binnen Midden-Delfland, wordt in verband met de gewenste openheid van de bufferzone ongewenst geacht en zou strijdig zijn met de realisering van de voorgenomen projecten inzake de Randstadgroenstructuur in Midden-Delfland. Bij de aanduiding van de blauwe koers in het kader van de Vierde nota Extra is het vastgestelde reconstructieprogramma uitgangspunt geweest. De aanleg en exploitatie van het transportcentrum komt volledig ten laste van de ondernemers. De overheid draagt daaraan op generlei wijze bij.

d. Coldenhove

Door de leden van de fracties van het **CDA** en de **PvdA** is nadere informatie gevraagd omtrent de aanwezigheid van het bedrijventerrein Coldenhove binnen het reconstructiegebied.

Hierover merken wij het volgende op. In de periode van de opstelling van het reconstructieprogramma was reeds sprake van de noodzaak tot een bedrijventerrein. Het bedrijventerrein maakte destijds onderdeel uit van de besluitvorming.

Nu door de voorgestelde grenswijziging het zeer eenvoudig is ook dit bedrijventerrein, dat zich moeilijk verdraagt met de doelstellingen van de Reconstructiewet, buiten de begrenzing te brengen, zien wij geen aanleiding daar van af te zien.

e. Standpunt en rol van de reconstructiecommissie

De leden van de **fractie van de PvdA** vroegen hoe de opstelling van de reconstructiecommissie moest worden geduid. De leden van de **D66-fractie** hebben gevraagd of de reconstructiecommissie een essentiële rol zal moeten houden bij het weerstaan van de ontwikkelingen die

het open karakter van Midden-Delfland bedreigen. Deze leden vroegen voorts of met dit voorstel van wijziging alleen de procedurele bezwaren, doch niet de inhoudelijke bezwaren van de reconstructiecommissie zijn weggenomen.

Onze reactie hierop is de volgende. Gelet op artikel 3 van de Reconstructiewet Midden-Delfland is de reconstructiecommissie belast met de leiding en de uitvoering van de reconstructie. In dat verband dient de reconstructiecommissie er voor te zorgen dat het inmiddels vastgestelde reconstructieprogramma wordt uitgevoerd. In die zin heeft de reconstructiecommissie inderdaad tot taak de ontwikkelingen die haaks staan op de doelstellingen van de Reconstructiewet en het reconstructieprogramma tegen te houden.

Daarom acht de regering de nu bewandelde weg van een voorstel tot wijziging van de wettelijk vastgestelde begrenzing de enig juiste. Hiermee wordt de verantwoordelijkheid voor een zodanig ingrijpend besluit daar gelegd waar deze thuis hoort, nl. bij de wetgever. De reconstructiecommissie heeft zich kunnen vinden in deze procedure.

Door de leden van de **fractie van D66** is voorts gevraagd – nu de Groeneveldse Polder niet aan het reconstructiegebied zal worden toegevoegd – een zodanige constructie gekozen kan worden dat bestemmingswijzigingen van dit gebied ook ter beoordeling aan de reconstructiecommissie worden voorgelegd.

Aangezien bestemmingswijzigingen via de Wet op de Ruimtelijke Ordening voor een ieder ter inzage liggen en daarenboven ook ruimschoots gelegenheid is bezwaar en beroep aan te tekenen, zien wij geen aanleiding een aparte constructie in het leven te roepen die – naast de goedkeuring van de wijziging van het bestemmingsplan door Gedeputeerde Staten – aan de reconstructiecommissie de bevoegdheid toekent wijzigingen van het bestemmingsplan vooraf te beoordelen.

Artikelen

Artikel 1

Door de leden van de **CDA-fractie** is gesteld dat niet het Koninklijk Besluit d.d. 25 januari 1982 (Stcr. 32) aanpassing behoeft, doch dat deze aanpassing van de nadere vaststelling in de wet geregeld dient te worden analoog aan artikel 1 van de Reconstructiewet Midden-Delfland.

Een wijziging van artikel 1 van de Reconstructiewet is naar ons oordeel niet nodig; volstaan kan worden met een – partiële – wijziging van genoemd Koninklijk Besluit, waarbij de kadastrale en topografische begrenzing van het gebied zijn vermeld. Deze wijziging bevat niet een volstrekt nieuwe aanduiding van de begrenzing in haar geheel, doch slechts een verbale aanduiding van de te vervangen grenzen in de betrokken tekstpassages van het oorspronkelijk besluit, vergelijkbaar met de wijze van wijziging van een wet of algemene maatregel van bestuur. Na de bekrachtiging geeft dan de integrale tekst de begrenzing als bedoeld in artikel 1 van de Reconstructiewet Midden-Delfland aan. Een ontwerp voor een daartoe strekkende wijziging van dit besluit kan ogenblikkelijk na aanvaarding en bekrachtiging van het onderhavige wetsvoorstel worden bekrachtigd.

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
J. G. M. Alders

De Staatssecretaris van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij,
J. D. Gabor