

Vergaderjaar 1991-1992

22 344

Wijziging van de Reconstructiewet Midden-Delfland

Nr. 7

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET EINDVERSLAG

Ontvangen 14 juli 1992

Met erkentelijkheid hebben wij kennis genomen van de spoed waarmee het eindverslag inzake het wetsvoorstel tot wijziging van de Reconstructiewet Midden-Delfland door de Vaste Commissie voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening is uitgebracht, nadat het uitbrengen van de memorie van antwoord door een misverstand vertraging had ondervonden. Wij verwachten met de onderhavige beantwoording van de nog resterende vragen die spoed te evenaren.

De leden van de fractie van de PvdA bleven benieuwd naar de uitstraling van de onderhavige afweging naar de Vinex, gezien de rol die aan het streekplan wordt gegeven. Zij vroegen zich hierbij tevens af of deze interpretatie ook van toepassing is op lokatiebepalingen van bouwlocaties rond het grootstedelijke gebied. Voorts vroegen deze leden hoe hard de begrenzing van het Groene Hart in dit kader is, en hoe de voortdurende blootstelling van open te houden gebieden kan worden tegengegaan.

Met het uitbrengen van de Vinex is het lange termijnbeleid van de regering vastgesteld en wordt een kader geschapen voor de doorwerking van dit beleid naar andere overheden. Het streekplan is bij uitstek het kader waarbij op een meer concreet planniveau gestalte kan worden gegeven aan de concretisering van het beleid, dan wel alternatieven kunnen worden onderzocht. In sommige gevallen kunnen door de provincie gewenste alternatieven spanning oproepen met het aanvankelijk geformuleerde rijksbeleid. De Wet op de Ruimtelijke Ordening biedt het kader waarbinnen de uiteindelijke afweging en besluitvorming gestalte krijgt. Bij de afstemming tussen rijks- en provinciaal beleid zal in voorkomend geval worden gezien, waar de beleidsaanpassing wenselijk is. In het geval van het reconstructiegebied Midden-Delfland zijn wij op basis van die afweging tot de conclusie gekomen, dat een grenscorrectie van het gebied en mitsdien een aanpassing van de bij de Reconstructiewet Midden-Delfland behorende kaart gerechtvaardigd is.

Met de leden van de PvdA fractie delen wij de bezorgdheid dat open gebieden in de volle Randstad onder druk staan. Het rijksbufferzone

beleid, dat ook is vastgelegd in het provinciale streekplan, heeft de afgelopen vijftientig jaren bewezen een goed instrument te zijn, om deze gebieden tegen verstedelijkingsontwikkelingen of -opties te beschermen. Met de nadere uitwerking van het Groene Hart is een ander kader geschapen om dit deel van de centrale open ruimte tegen dichtslibben te beschermen. Hierbij is gekozen voor het instrument van een convenant tussen de betrokken partijen, waarbij de wilsuïting is gericht op het tegengaan van een dichtslibben van dit gebied.

Verstedelijking wordt hier wel geaccepteerd, doch uitsluitend binnen afgesproken contouren. Een goede inrichting op de grens van dit gebied (b.v. bosaanleg en recreatief-toeristische inrichting) is tevens een waarborg tegen ingrepen.

De leden van de PvdA-fractie hebben voorts gevraagd of de Groeneveldse Polder niet toch binnen het reconstructiegebied kan worden gebracht; door partiële planvorming in de wet voor deze polder mogelijk te maken, zou de planvormingsprocedure voor het gehele reconstructiegebied niet opnieuw doorlopen hoeven te worden.

De leden van D66 waren daarentegen na kennisneming van het gestelde in de memorie van antwoord de mening toegedaan dat de toevoeging van de Groeneveldse Polder niet gewenst is. Wel hebben zij nog nadere toelichting gevraagd over de inzet van het sectorinstrumentarium en de financiering daarvan.

Wij willen nogmaals benadrukken dat het resultaat van het binnen de begrenzing van het reconstructiegebied brengen van de Groeneveldse Polder niet zal afwijken van het resultaat dat bereikt zal worden met de toevoeging van dit gebied aan de Rijksbufferzone. Zoals wij reeds in de memorie van antwoord hebben aangegeven zijn de te treffen inrichtingsmaatregelen in de Groeneveldse Polder zeer beperkt. Uit een oogpunt van de integrale landinrichting, waartoe de Reconstructiewet Midden-Delfland nu juist strekt, bestaat er dan ook geen aanleiding tot opnemings van deze polder in het reconstructiegebied. Een wetswijziging die voorziet in het mogelijk maken van partiële planvorming voor een met name genoemd gebied, in casu de Groeneveldse Polder, achten wij derhalve overbodig. Bovendien zou in geval van partiële planvorming, zoals door de leden van de PvdA bepleit, de met waarborgen omklede wettelijke planvormingsprocedure dan toch nog wel apart voor de Groeneveldse Polder doorlopen moeten worden. Wij achten zulks in dit geval onnodig omslachtig.

Wel bestaat er de behoefte om de ecologische verbindingzone langs de Monsterse Watering op de grens van het reconstructiegebied Midden-Delfland en de Groeneveldse Polder vorm te geven. Verwacht wordt dat in het kader van de reconstructie Midden-Delfland deze verbindingzone langs de Monsterse Watering zal worden gerealiseerd. Indien de aanleg van de gewenste ecologische verbindingzone in het kader van de reconstructie Midden-Delfland niet of onvolledig mocht slagen, bestaat in het kader van het Natuurbeleidsplan de mogelijkheid om in de Groeneveldse Polder door gerichte grondverwerving en natuurbouw langs de Monsterse Watering deze zone alsnog te verwezenlijken. De middelen hiervoor zijn opgenomen op de begroting van het ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij.

De leden van de fractie van D66 hebben overwogen dat voor het laten vallen van de Oranjepolder Buitenpolder als alternatieve locatie van een transportcentrum het ontbreken van een tijdig beschikbare ontsluiting op het landelijk wegennet met name bepalend is geweest, waardoor de

Oude Campspolder als enige geschikte locatie overbleef. Vooralsnog bracht dit hen niet tot dezelfde conclusie als in het wetsvoorstel is getrokken om de economische belangen dan maar het zwaarst te laten wegen ten nadele van milieubelangen.

In de uiteindelijke afweging die leidt tot de mogelijkheid van het aanleggen van het transportcentrum in de Oude Campspolder hebben ruimtelijke, economische, milieu- en ook tijdsfactoren een rol gespeeld. De wegontsluiting van de Oranje Buitenpolder kan niet los worden gezien van de besluitvorming rond het Havenplan van de gemeente Rotterdam. Gelet op het stadium van deze plannen, de onzekerheid omtrent de uitkomsten daarvan en de eigendomssituatie van de betrokken grond, kan van een reële besluitvorming over de mogelijkheid tot inrichting van een transportcentrum in dit gebied thans geen sprake zijn, hetgeen derhalve de wegaanleg op de gewenste korte termijn illusoir maakt. De belangen die in het Westland spelen, ook uit een oogpunt van de leefbaarheid in de kernen, hebben dan ook geleid tot de beslissing om voor de locatie in de Oude Campspolder te kiezen en mitsdien tot de onderhavige grenswijziging over te gaan.

Wij kunnen de leden van de fractie van D66 tenslotte geruststellen dat grenscorrecties van het gebied Midden-Delfland, zoals de onderhavige, slechts door middel van wetswijziging tot stand kunnen komen. Immers een dergelijke grenswijziging past niet binnen de doelstellingen van de Reconstructiewet en impliceert een wijziging van de bij wet behorende kaart en derhalve van de wet. Ditzelfde geldt in beginsel voor andere, zich mogelijk in de toekomst voordoende, afwijkingen van de Reconstructiewet, tenzij uiteraard de wet zelve die afwijking reeds mogelijk maakt. Het ligt overigens niet in de rede binnen het reconstructiegebied verdere, buiten de doelstellingen van de wet vallende bestemmingswijzigingen door te voeren. Bedacht moet worden dat de doelstellingen van de wet vertaald zijn in het reconstructieprogramma, dat na vaststelling in ontwerp door Provinciale Staten, door de voorgangers van beide ondergetekenden, gehoord onder meer de Rijksplanologische Commissie, is vastgesteld. Door deze procedure wordt gewaarborgd dat de afweging in de planologische lijn doorwerkt via het streekplan en vervolgens mede als toetsingskader wordt gehanteerd bij de goedkeuring van bestemmingsplannen voor het betrokken gebied. Wanneer over een aantal jaren de doelstellingen van de Reconstructiewet zijn verwezenlijkt, en de wet als zodanig is uitgevoerd, zullen deze doelstellingen verder geconsolideerd worden via de ruimtelijke ordeningslijn. Mocht in de verdere toekomst sprake zijn van wenselijke bestemmingswijzigingen, die met die verwezenlijkte doelstellingen van de reconstructie van Midden-Delfland in strijd zijn, dan zal zulks toch niet anders kunnen dan na wijziging van de betrokken ruimtelijke kaders, zoals het streekplan en het bestemmingsplan, en dus na daadwerkelijke bemoeienis van provinciale zijde, waarbij de belangen van die wijzigingen zeker zullen worden afgewogen tegen de belangen van de verwezenlijkte reconstructie. Het ligt voor de hand dat dergelijke ontwikkelingen onzerzijds zeer kritisch zullen worden gevolgd, in eerste aanleg door onze vertegenwoordiging in de provinciale planologische commissie. Zoals ook hiervoor al is weergegeven, zijn wij van mening dat aldus het stelsel van de ruimtelijke ordening (in de vorm van streekplannen en goedgekeurde bestemmingsplannen en daarnaast het rijksinstrument van de begrensde bufferzones) voldoende waarborgen biedt om verdere aantastingen van het gebied Midden-Delfland tegen te gaan.

De leden van de fractie van Groen Links waren nog niet geheel overtuigd door de uiteenzetting terzake in de memorie van antwoord. Met name plaatsten zij vraagtekens bij de naar hun mening «zo plotse-

linge» haast, die nu, na 6,5 jaar van voorbereiding, achter de totstandkoming van het transportcentrum wordt verondersteld.

De onderhavige zaak speelt inderdaad al 6,5 jaar. Voor een belangrijk deel vloeit dit voort uit de zorgvuldige procedure die nodig is. Nadat de wijziging van het streekplan was afgerond is het wetsvoorstel tot wijziging van de wet ter hand genomen. Van ondernemerszijde bezien had het centrum er al dienen te zijn, wil men met het transportcentrum kunnen inspelen op actuele en verwachte (EEG: open grenzen) ontwikkelingen in de bedrijfstak. Het centrum-concept vormt immers een essentieel onderdeel van de strategie van de Westlandse transportondernemers om zich in de internationale concurrentiestrijd staande te houden. Zonder deze stap ontstaan er naar de inschatting van deze bedrijven grote gevaren voor de individuele bedrijfscontinuïteit. Daarnaast vormt het centrum-concept een belangrijk onderdeel van de Westlands tuinbouwstructuur en is dus van wezenlijk belang om de toekomst van het Westland in brede zin veilig te stellen.

Wij onderkennen de noodzaak van deze ontwikkeling mede in het licht van de VINEX-uitgangspunten, gericht op de versterking van het internationaal concurrentieklimaat. Daarbij zijn wij tot de overtuiging gekomen dat binnen afzienbare termijn geen andere locatie die aan de voorwaarden voldoet, beschikbaar is. In dit verband verwijzen wij ook naar hetgeen hiervoor in antwoord op vragen van de leden van de fractie van D66 over de Oranjepolder is gesteld.

De leden van de fractie van Groen Links voorts hebben gevraagd of voor de gekozen locatie de mogelijkheid van rail-ontsluiting onderzocht is en in hoeverre bij de afweging mogelijke ontsluiting over de weg zwaarder gewogen heeft dan een (op termijn te realiseren) aansluiting per spoor.

In het voortraject van de locatiekeuze is het benutten van railvervoer meermalen ter discussie geweest en is ook de mogelijkheid om de locaties met een railverbinding te ontsluiten in beschouwing genomen. Geconstateerd is evenwel dat de gekozen locatie niet of nauwelijks per rail te ontsluiten is. Bij de uiteindelijke keuze heeft de mogelijkheid voor railontsluiting derhalve geen doorslaggevende rol gespeeld. De ondergeschikte rol voor dit afwegingscriterium is met een tweetal argumenten te onderbouwen;

a. Er is op dit moment geen reëel functionerend railvervoersconcept waarmee aan wegvervoerders een alternatief wordt geboden, althans daar waar het gaat om (gekoeld) vervoer van verse bloemen, groente en fruit. Geconstateerd is overigens dat wegvervoerders (en ook de onderhavige) wel degelijk bereid zijn om mogelijkheden tot het benutten van railvervoer in beschouwing te nemen, mits deze voldoen aan een aantal randvoorwaarden waarbij snelheid, met het oog op het voorkomen van bederf, en kostprijs, in verband met de lage marges in deze bedrijfstak, centraal staan;

b. Het is nauwelijks reëel om te veronderstellen dat het transportcentrum in z'n huidige opzet voldoende vervoersaanbod genereert om een eigen aansluiting op het railnet te rechtvaardigen. Het railnet is en blijft een tamelijk grofmazig systeem zowel voor wat betreft lijnvoering als ook met betrekking tot overslagpunten (laden/lossen). De locatie voor zo'n overslagpunt kent z'n eigen afwegingscriteria, waaronder de omvang van het vervoersaanbod in een bepaalde straal rond zo'n punt. De gekozen locatie voor het transportcentrum ligt bovendien in een gebied dat op dit moment niet of nauwelijks additioneel vervoersaanbod oplevert voor zo'n railontsluiting.

De verwachting is overigens wel dat zodra in de toekomst een met het

wegvervoer concurrerend railvervoersconcept wordt aangeboden en daarvoor in de Rotterdamse regio een overslagpunt aanwezig is, de marktwerking hiervan zo zal zijn dat ook de ondernemers van het onderhavige transportcentrum, naast het vervoer per weg ook van die railinfrastructuur gebruik zullen maken.

Artikel 1

Blijkens de reactie van de leden van de CDA-fractie is de passage in de memorie van antwoord onder artikel 1 toch nog niet voldoende duidelijk gesteld.

Wij willen gaarne trachten het misverstand, dat hierdoor is gebleven, weg te nemen en artikel I van het wetsvoorstel nader te verduidelijken ten opzichte van artikel 1 van de Reconstructiewet.

De Reconstructiewet geeft in artikel 1 van het begrip «Midden-Delfland» de volgende omschrijving:

«Midden-Delfland: het gebied Midden-Delfland zoals dit in hoofdlijnen is aangegeven op de bij deze wet behorende kaart en door Ons nader zal worden vastgesteld;».

In het wetsvoorstel tot wijziging van de Reconstructiewet wordt aan deze begripsomschrijving als zodanig niets veranderd; «Midden-Delfland» blijft omschreven als het gebied zoals dit in hoofdlijnen op de bij de wet behorende kaart is aangegeven en bij koninklijk besluit nader zal worden vastgesteld.

Artikel I van het wetsvoorstel beoogt slechts de vervanging van de bij de wet van 24 maart 1977, Stb. 233, behorende kaart, door een bij het onderhavige wetsvoorstel behorende kaart, waarop de nieuwe begrenzing in hoofdlijnen is aangegeven. Deze nieuwe begrenzing in hoofdlijnen wijkt af van de begrenzing, zoals die ingevolge de hierboven aangehaalde omschrijving van het gebied Midden-Delfland, bij koninklijk besluit van 25 januari 1982, Stcrt. 32, nader is vastgesteld. Ingevolge de begripsomschrijving van Midden-Delfland zal die nadere vaststelling moeten worden gewijzigd overeenkomstig de voorgestelde, op de kaart aangegeven, nieuwe begrenzing.

Dezerzijds zal er zorg voor moeten worden gedragen dat wanneer het onderhavige wetsvoorstel tot wet wordt verheven en in werking treedt, een aanpassing van het koninklijk besluit aan de nieuwe belijning op de kaart gelijktijdig tot stand komt.

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

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