

De Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
Mevrouw C.J. Schouten
Uitsluitend via www.internetconsultatie.nl

Datum 2020. 2022428
Ons kenmerk HBR-
Aantal bijlagen 2
Contactpersoon Houben, Rob
Telefoon +31 (0)6 5365 4009
E-mail rjfm.houben@portofrotterdam.com

Onderwerp Consultatiereactie Wetsvoorstel natuurcompensatiebank

Excellentie,

Havenbedrijf Rotterdam N.V. ('HbR') maakt hierbij gebruik van de gelegenheid te reageren op het Wetsvoorstel 'Natuurcompensatiebank'.

Dit wetsvoorstel regelt de wettelijke verankering van de natuurcompensatiebank, waar het kabinet 125 miljoen in gaat investeren. Deze natuurcompensatiebank heeft als doel om op een gecoördineerde manier natuurmaatregelen vast te leggen ter compensatie van (ADC) projecten die stikstofdepositie veroorzaken. Het voorstel voorziet in het creëren van een voorraad compensatie, voor projecten waarvoor met succes kan worden aangetoond dat hiervoor geen alternatieven bestaan en die vanwege een dwingende reden van groot openbaar belang worden gerealiseerd. In eerste instantie is deze natuurcompensatiebank alleen bedoeld voor projecten op het gebied van het voorkomen of beperken van overstromingen, de veiligheid van infrastructuur of de nationale veiligheid. Door voor deze projecten een voorraad aan compenserende maatregelen aan te leggen kunnen de projecten worden uitgevoerd.

Het wetsvoorstel richt zich nu alleen op projecten van bestuursorganen die met de ADC-toets mogelijk moeten worden gemaakt, zie hiervoor de definitie van ADC-project in artikel 5a.1: 'project als bedoeld in artikel 2.7, tweede lid, van een bestuursorgaan van het Rijk of een waterschap of een bij ministeriële regeling aangewezen bestuursorgaan dat nodig is om een dwingende reden van groot openbaar belang die bestaat in het voorkomen of beperken van overstromingen, de veiligheid van infrastructuur of de nationale veiligheid of om andere dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard'. In eerste instantie gaat het dus om projecten van Rijk en waterschappen, later kunnen daar via een ministeriële regeling projecten van andere bestuursorganen aan worden toegevoegd.

Wij zijn teleurgesteld en vinden het onbegrijpelijk dat in het voorliggende wetsvoorstel de Rotterdamse Haven- en Industrieel Complex in het algemeen en Maasvlakte 2 in het bijzonder niet als project is opgenomen waarvoor, op voorhand, natuurcompensatiemaatregelen in reserve worden gehouden. Wij zien dit als een gemiste kans voor het Rijk om verantwoordelijkheid te nemen. Wij motiveren dit nader.

Reeds ten tijde van het PAS was er onzekerheid over de ontwikkelmogelijkheden van de Rotterdamse Haven- en Industrieel Complex. Gezamenlijk is destijds gezocht naar mogelijkheden om deze ontwikkelingen toch zoveel mogelijk te borgen. In 2016 is het Havenbedrijf Rotterdam N.V. nadrukkelijk verzekerd dat het Rijk in principe bereid is hiervoor over te gaan tot (aanvullende) compensatie mochten er geen alternatieven zijn. Voor de volledigheid voeg ik de brief van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat van 15 december 2016 hiervoor bij.

Over de aanleg en de realisatie van Maasvlakte 2 is in de periode 2003-2008 met de vaststelling van de PKB-Project Mainport Ontwikkeling Rotterdam (PMR) door het Rijk ten principale besloten en is er door het Rijk gefinancierd natuurcompensatie uitgevoerd voor zowel aanleg als gebruik van Maasvlakte 2. Daarmee is de besluitvorming over Maasvlakte 2 gebaseerd op een publiek ruimtelijk ordeningsinstrument en is de realisatie van de natuurcompensatie met publieke middelen gerealiseerd vanuit de Rijksbegroting. Dit publieke kader rechtvaardigt ons inziens om ook het gebruik van Maasvlakte 2 als project op te nemen in de natuurcompensatiebank.

Hoewel hierover eerder ten principale is besloten en een ADC-toets succesvol is doorlopen, is al bij de vestiging van de eerste bedrijven die zich op Maasvlakte 2 gebleken dat vergunbaarheid van activiteiten met stikstofemissies (overwegend als gevolg van scheepvaart) niettemin onzeker was, als gevolg van wijzigende ecologische inzichten. Naar geldend inzicht bestaat geen zekerheid meer over het uitblijven van mogelijk significante effecten in enkele niet gecompenseerde habitats. In lijn met de samenwerking in PMR-verband heeft het HbR meermaals (bijgevoegd is de HbR-brief aan Rijk en Tweede Kamer van 2 december jongstleden) een actieve rol gevraagd van het Rijk om voldoende stikstofruimte beschikbaar te maken.

Om te voorkomen dat er sprake blijft van onvoldoende stikstofruimte voor het Rotterdams Haven- en Industrieel Complex, zijn we in overleg met de gemeente Rotterdam, provincie Zuid-Holland en het Rijk gestart met de ontwikkeling van een facetplan stikstof, dat ook wel 'koepelconcept' genoemd wordt, voor (als eerste) Maasvlakte 2. Dit facetplan is als project opgenomen in het plan van aanpak voor het NOVI-gebied Transitie Rotterdamse haven. Onderdeel van de aanpak vormt het doorlopen van een ecologische beoordeling van de stikstofeffecten van Maasvlakte 2 op de natuur. Gezien de voorgeschiedenis is op voorhand niet uit te sluiten dat er alsnog een restopgave overblijft wat betreft natuurcompensatie.

Middels opname van het Rotterdams Haven- en Industrieel Complex in het wetsvoorstel kan tijdig rekening worden gehouden met een eventuele aanvullende natuurcompensatie en geeft het Rijk blij

van haar verantwoordelijkheid in lijn met de toezegging uit 2016. Hiermee draagt het Rijk tevens bij aan het beoogde succes van PMR en Maasvlakte 2, iets dat ons in PMR-verband altijd verbonden heeft.

Wij verzoeken u om onze consultatiereactie te betrekken bij de nadere uitwerking van het wetsvoorstel. Wij zijn graag bereid om onze reactie nader toe te lichten.

Hoogachtend,
Havenbedrijf Rotterdam N.V.



ir. Eric van der Schans
Hoofd Environmental Management



Havenbedrijf Rotterdam
t.av. drs. A.S. Castelein
Postbus 6622
3002 AP Rotterdam

Bestuurskern
Dir.Maritieme Zaken
Afdeling Zeevaart

Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20904
2500 EX Den Haag

Contactpersoon
R. Pol
Afdelingshoofd

M +31(0)6-21522781
rutger.pol@minienm.nl

minuut

Programmatistische Aanpak Stikstof

Datum
15 december 2016

Classificatie

Ons kenmerk
IENM/BSK-2016/307071

Bijlage(n)

Getipt door / paraaf R. Pol	Vervolg op
Vergeleken door / paraaf Hfd. ZH <i>RP 16/12</i>	Rappeldatum 15 december 2016
Verzonden door / paraaf Secretariaat ZV	Verzenddatum 15 december 2016
Ondertekening door / paraaf <i>Dir. MZ dgB</i> <i>RP 16/12</i>	Verzendwijze
Medewerking van / paraaf	Na verzending retour aan
Afschrift aan	Adres



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20904 2500 EX Den Haag

Havenbedrijf Rotterdam
t.av. drs. A.S. Castelein
Postbus 6622
3002 AP Rotterdam

Bestuurskern

Dir. Maritieme Zaken
Afd. Zeehavens

Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20904
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

R. Pol
Afdelingshoofd

M +31(0)6-21522781
rutger.pol@minienm.nl

Ons kenmerk

IENM/BSK-2016/307071

Datum 15 december 2016

Betreft Programmatische Aanpak Stikstof

Geachte heer Castelein,

Op maandag 12 december jl. hebben u en mijn Minister onder andere gesproken over de verdere ontwikkeling van de Rotterdamse haven, als Mainport van nationaal belang. Daarbij is ook de relatie met het Programma Aanpak Stikstof (PAS) aan de orde geweest. De Minister en u hebben het belang benadrukt van de Mainport en het PAS, als betrouwbare juridische basis voor vervolgbesluiten.

De aanleiding was dat Monitor 16 onverwachte toenames van stikstofdeposities op het Natura 2000-gebied Solleveld & Kapittelduinen laat zien. In een beperkt gebied wordt tevens de KDW overschreden. Een deel daarvan is destijds in PMR-verband niet gecompenseerd, omdat daar naar toenmalig inzicht geen aanleiding toe was.

Inmiddels is duidelijk dat de toename van de depositie in Monitor 16 t.o.v. Monitor 2015 niet wordt veroorzaakt door de ontwikkeling van de Mainport. De toename zorgt voor risico's voor deze ontwikkeling en andere toekomstige projecten. In verband daarmee is recent een Taskforce van de provincie, de rijkspartijen en het havenbedrijf ingesteld om oplossingen te vinden. Dat is gezien de complexiteit niet eenvoudig en zal tijd vergen. Als gevolg daarvan is op korte termijn een tijdelijke bevrozing van een deel van de ontwikkelingsruimte waarschijnlijk onvermijdelijk om procesrisico's te vermijden. Het gedeelde beeld is dat de ontwikkelingsruimte die wordt bevroren niet op korte termijn nodig is.

De Taskforce verwacht dat op langere termijn oplossingen haalbaar zijn. Deze moeten echter worden uitgewerkt om ze op hun waarde te kunnen beoordelen. Eén van aangedragen oplossingsrichtingen is compensatie van de betreffende habitats. Dat is een oplossing die ook eerder in PMR-verband met succes is toegepast. Compensatie is echter in de systematiek van de Habitatrichtlijn de laatste in aanmerking komende maatregel. U heeft aangegeven niettemin behoefte te hebben aan duidelijkheid over de appreciatie van deze maatregel door het Rijk, binnen de nieuwe context van de PAS.

Ik kan u in antwoord verzekeren dat wij het treffen van (aanvullende) compensatie op voorhand niet uitsluiten. Omdat de alternatieven nog onderzocht worden en omdat strikte juridische kaders gelden, kan een dergelijke maatregel echter niet onvoorwaardelijk worden



toegezegd. Ik heb begrepen dat dat ook uw inzicht is.

Over de intentie van het Rijk met betrekking tot de ontwikkeling van de Rotterdamse haven als Mainport van nationaal belang en Maasvlakte 2 in het bijzonder kan in elk geval geen twijfel bestaan. Recent heeft het kabinet het belang van de Mainports in een brief aan de TK nog eens benadrukt. Als PMR-partner voel ik mij in het bijzonder gecommitteerd aan de ontwikkeling van Maasvlakte 2, zoals vastgelegd in de PKB PMR (2006) en de bestuursovereenkomst.

Ik zie het gezamenlijk proces van het vinden van oplossingen in deze context met vertrouwen tegemoet.

Hoogachtend,

Mark Frequin

Aan de Tweede Kamercommissie LNV,
iaa Tweede Kamercommissie IenW.

Datum 2-12-2020
Ons kenmerk PMR-stikstof
Aantal bijlagen --
Contactpersoon Feenstra, Jaap Jelle
Public Affairs Officer - HbR
Telefoon +31 (0)6 51174876
E-mail jj.feenstra@portofrotterdam.com

Onderwerp Project Mainportontwikkeling Rotterdam & Stikstof

Geachte Leden,

Het Havenbedrijf Rotterdam NV (HbR) voelt zich genoodzaakt u een indringend bericht toe te zenden over effect van het stagnerende stikstofbeleid in relatie tot Maasvlakte 2. Wij ervaren in onze dagelijkse contacten met internationaal opererende bedrijven en met partners bij de uitvoering van innovatieve klimaatprojecten dat er sprake is van een aanzienlijke aantasting van het vestigings- en investeringsklimaat in Nederland. Hoewel dit uiteraard ook in algemene zin de ontwikkelingen in het Rotterdamse havencomplex raakt, vragen we specifiek uw aandacht voor de ontwikkeling van Maasvlakte 2 omdat daar te principale al over aanleg en gebruik is besloten en geïnvesteerd.

Naar aanleiding van de beantwoording van de door de Tweede Kamer gestelde vragen over de voortgang van Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) op 30 nov 2020 door de minister van IenW, mede namens de ministers van BZK en LNV, en gericht op het AO-Maritiem en de plenaire behandeling van de Stikstofwet zullen we onderstaand eerst kort ingegaan op de in PMR-verband doorlopen besluitvorming en de door de overheid en HbR gemaakte afspraken en gerealiseerde investeringen. Het niet nakomen van deze afspraken en besluitvorming vormt de kern van onze zorg en teleurstelling. Vooral gezien het desastreuze effect van het ontbreken van een perspectiefvol en hanteerbaar stikstofbeleid op de vestigingsmogelijkheden voor bedrijven en de realisatie van klimaatprojecten te kunnen beoordelen

PMR-besluiten

De besluitvorming door het Rijk over de aanleg én ontwikkeling van de Maasvlakte 2 is door Kabinet en Kamer vastgelegd in de PKB+ PMR (2003), de bestuursovereenkomst PMR (2004), de uitwerkingsovereenkomst ('UWO') Landaanwinning (2005) en de herstel-PKB (2006) en overgenomen in de uitvoeringsbesluiten (aanlegvergunningen van het Rijk) en het gemeentelijk

bestemmingsplan Maasvlakte 2. Op basis van al deze formele besluiten zijn door HbR vervolgens de landaanwinning met zeewering, kademuren en basisinfrastructuur (wegen en spoorwegen) gerealiseerd. De totaal door HbR gefinancierde kosten belopen richting 3 miljard euro.

Bij de voorbereiding van deze besluiten zijn in het MER Aanleg, het MER Bestemming en de Passende Beoordeling de mogelijke ecologische effecten van de stikstofdeposities van de aanleg én gebruik van de Maasvlakte2 op Natura 2000-gebieden onderzocht, daarbij is veiligheidshalve uitgegaan van de voor milieu en natuur meest belastende invulling van Maasvlakte 2. Bij deze rekenkundig maximale variant werd geconcludeerd dat voor enkele duinhabitats en -soorten niet kon worden uitgesloten dat, als gevolg van deze worst-case planontwikkeling significante effecten kunnen ontstaan. Gezien de omvang en het belang van de Maasvlakte-ontwikkeling werd de nationale en Europese ADC-procedure doorlopen om deze significante effecten te compenseren. In de PKB en rechtstreeks werkende regels van het Rijk is bepaald dat de stikstofeffecten worden gecompenseerd met een op de kust van Delfland te realiseren duincompensatie (Spanjaards Duin) welke op grond van de UWO door het Rijk wordt gerealiseerd. Spanjaards Duin is inmiddels onderdeel van het Natura 2000-gebied Solleveld en Kapittelduinen en nog in ontwikkeling. HbR schat de kosten voor de aanleg en ontwikkeling door het Rijk op meer dan 90 miljoen Euro.

Met deze duincompensatie, die is gedimensioneerd op de maximaal te verwachten effecten van de worst-case variant van de planontwikkeling, is bedoeld van te voren zeker te stellen dat Maasvlakte 2 als geheel in gebruik kan worden genomen, ook in het geval van een meest belastend scenario qua stikstof-uitstoot, zodat daarover geen onzekerheid bestaat bij de vergunningverlening aan bedrijven die zich op de landaanwinning willen vestigen. Wij meenden hiermee een zekere, toekomstgericht en ook - sta ons toe - ook voorbeeldige aanpak te hanteren, die garanties voor natuurwaarden combineert met zekerheden voor de verdere planontwikkeling en economische invulling van de Maasvlakte 2, zoals beoogd in de door Kabinet en Kamer vastgestelde PKB-doelstelling.

Pré-PAS & PAS situatie

Toen de eerste bedrijven die zich op Maasvlakte 2 wilden vestigen bleek de vergunbaarheid van activiteiten met stikstofemissies (overwegend als gevolg van scheepvaart) niettemin onzeker, als gevolg van wijzigende ecologische inzichten. Naar toen geldend inzicht bestond geen zekerheid meer over het uitblijven van mogelijk significante effecten in enkele niet gecompenseerde habitats, vanwege achterstallig natuurbeheer als gevolg van een ontoereikende en onzekere financiering van dat natuurbeheer door het ministerie van LNV, we spreken dan met name over de beleidsperiode van staatssecretaris Bleker.

Buitenlandse investeerders die zich op Maasvlakte 2 wilden vestigen dreigden zich terug te trekken vanwege de onzekerheden die het stikstofbeleid opwierp voor de vergunningverlening. In PMR-verband is daarom destijds besloten de financiering en uitvoering van het natuurbeheer voor de toen betrokken habitats zeker te stellen, hoewel dit feitelijk geen PMR-taak maar primair een LNV-verantwoordelijkheid betrof. Ook de betrokken bedrijven werd een noodoplossing opgelegd, zij

moesten middels hun vergunningen instaan voor het toekomstig instandhoudingsbeheer (een rijksverantwoordelijkheid). Deze noodoplossing kon niet wegnemen dat de vestigingsmogelijkheden voor volgende bedrijven onzeker bleven en per geval beoordeeld moesten gaan worden - ondanks de in PMR-verband genomen besluiten en gemaakte afspraken, waaronder de ontwikkeling van de duincompensatie en de afspraak over de private (!) financiering van het natuurbeheer.

Post-PAS situatie

Ook het PAS bracht geen zekerheid over de ontwikkelingsmogelijkheden op MV2. Met het door de uitspraak van de RvS buiten toepassing stellen van het PAS is de onzekerheid over de vergunbaarheid van nieuwe activiteiten verder toegenomen. Rijk en provincie hebben Maasvlakte 2 steeds als een prioritair project beoordeeld, waarvoor gezamenlijk besluiten en afspraken zijn gemaakt, waaronder van de gangbare praktijk afwijkende financiering van natuurbeheer en waarvoor op voorhand compenserende duin-ontwikkeling is gerealiseerd.

HbR acht het tegen deze achtergrond onbegrijpelijk dat de minister van LNV aan dit prioritaire project, waarover bestuurlijk al in zijn geheel besloten was, geen stikstofruimte ter beschikking stelt en om stikstofruimte laat concurreren met nieuwe ontwikkelingen waarover in veel gevallen zelfs nog besloten moet worden, terwijl de minister in antwoord op Kamervragen aangeeft ruimte uit de nationale stikstofreserve te willen benutten voor de realisatie van nationale projecten.

Schade en risico's door stikstof

Het stikstofbeleid vertraagt (en beperkt mogelijk) de ontwikkeling van Maasvlakte 2.. De onzekerheid over de vergunbaarheid schrikt nieuwe en veelal internationale investeerders enorm af. Hierdoor dreigen innovatieve en klimaat-vriendelijke projecten niet te worden gerealiseerd. Nederland dreigt hierdoor nieuwe bedrijvigheid, werkgelegenheid en toegevoegde waarde mis te lopen. Wij ervaren dit in Rotterdam als een pijnlijke en wrange uitkomst, zeker tegen de achtergrond van de in PMR-verband genomen besluiten en gemaakte afspraken, private financiering van natuurbeheer en de tijdig gerealiseerde duincompensatie. Uit een voorlopige inventarisatie volgt dat momenteel voor ca. 4,5 miljard euro aan investeringen op Maasvlakte 2 onzeker is geworden. Dit betreft investeringen die worden uitgesteld of uitwijken naar het buitenland Deze port-shift is economisch en financieel schadelijk en raakt ook de uitvoering van innovatieve klimaat-projecten, terwijl van over de grens dan vergelijkbare stikstof-deposities op Nederlandse natuurgebieden blijven neerdalen. Met deze uitkomst loopt Nederland toegevoegde waarde mis en blijven de depositie op gevoelige habitats te hoog.

Wij vrezen dat wereldwijd de reputatie van Nederland als goede vestigingslocatie in de bestuurskamers van internationale ondernemingen die in Nederland, in Rotterdam en op de Maasvlakte willen investeren voor langere tijd beschadigd raakt en daardoor toegevoegde waarde en werkgelegenheid niet naar Nederland komt. En dat is pijnlijk en te vermijden, zeker voor een ontwikkeling waar al ten principale over is besloten en met de destijds best beschikbare inzichten volledig voor is gecompenseerd.

De industrie, energieproductie, raffinage en bijbehorende scheepvaart in Rotterdam zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor minder dan 5% van de Nederlandse stikstofdepositie (bron RIVM). En sinds 1990 is de stikstofemissie van de industrie met 70% is afgenomen (bron emissieregistratie.nl). Dat komt doordat de industrie reeds lang al via de milieuvergunningverlening gebonden is aan het moeten toepassen van de Best Beschikbare Technieken (BBT). Andere sectoren, die bijdragen aan de stikstof-uitstoot zijn niet gebonden aan BBT. Dat is enerzijds niet fair richting de industrie, die scherpe maatregelen moet doorvoeren en laat anderzijds maatschappelijk een grote besparing aan stikstof-reductie in andere sectoren onbenut. HbR vraagt het Rijk en de Tweede Kamer om een bredere toepassing van de periodieke BBT-verplichting in alle relevante sectoren om zodoende een forse stikstof-reducties te realiseren ten gunste van natuurherstel en het ruimte bieden aan economische activiteiten.

Risico-mitigatie door het Rijk ontbreekt

HbR is van oordeel dat de minister van LNV bijvoorbeeld in de Spoedwet de vrijkomende stikstof-ruimte voor de vergunningverlening mede voor de verdere ontwikkeling van Maasvlakte 2 als prioritair Rijksproject had moeten borgen. HbR roept nu de minister van LNV en de Tweede Kamer op deze ruimte in het wetsvoorstel Natuurherstel en Stikstofreductie alsnog op te nemen. Het Rijk heeft immers al in de periode 2003 – 2008 bestuurlijk al ten principale over deze ontwikkeling besloten en voor de meest milieu-belastende variant compensatie-werken uitgevoerd.

Om te voorkomen dat er wederom dezelfde complicaties optreden als pre-PAS en tijdens het PAS, zijn we in overleg met de gemeente Rotterdam, provincie Zuid-Holland en het Rijk gestart met de ontwikkeling van een facetbestemmingsplan Stikstof, dat ook wel 'koepelconcept' genoemd wordt. Een dergelijk plan voorziet in het instrumentarium om met maatregelen vrijkomende stikstofruimte toe te delen aan de verdere ontwikkeling van een plangebied, zoals Maasvlakte 2¹, met een directe doorwerking naar de vergunningverlening. Het facetplan kan echter niet zelf in het vrijmaken van die stikstofruimte binnen het plangebied voorzien, zeker niet voor Maasvlakte 2, omdat dit een nieuw te ontwikkelen gebied is, waarin eventueel voor saldering te beperken bronnen ontbreken. De ambitie is om het ontwerp facetbestemmingsplan eind 2021 te publiceren. Parallel daaraan zal met voorrang moeten worden gewerkt aan het vrijmaken van stikstofruimte, als ontwikkelingsruimte voor de bedrijven die zich in de komende jaren op Maasvlakte 2 willen vestigen. Daarbij bepleiten we naast extern salderen ook de mogelijkheid van aanvullende compensatie te onderzoeken. De voor Maasvlakte 2 benodigde totale stikstofruimte behoeft daarbij niet in zijn geheel direct beschikbaar te zijn, maar zal, vanwege de investeringsbereidheid van bedrijven, wel voldoende moeten zijn om de vergunbaarheid van op korte termijn voorziene initiatieven nu ook op korte termijn te kunnen te borgen. De resterende stikstofruimte zal in het tempo van de ontwikkelingen beschikbaar moeten

1 Gestart wordt met Maasvlakte 2 gezien de beschikbare kennis, de urgentie in dat gebied en de betrokkenheid van de PMR-partners. Mocht het instrument succesvol blijken, zal dit kort daarna ook in de overige delen van Rotterdamse haven navolging kunnen krijgen.

komen. De uiteindelijke oplossing zal van de toepassing van BBT in alle sectoren moeten komen, om een algehele daling van de achtergrondwaarden te bewerkstelligen.

In lijn met de samenwerking in PMR-verband vraagt HbR nadrukkelijk een actieve rol van LNV en Tweede Kamer om voldoende stikstofruimte beschikbaar te maken voor Maasvlakte 2. Dat kan door deze ruimte in het wetsvoorstel Natuurherstel en Stikstofreductie alsnog op te nemen. Tevens stellen we voor gezamenlijk andere mogelijkheden te verkennen.

HbR verzoekt van de minister van LNV en de Tweede Kamer een gerichte inzet om zo van PMR en van Maasvlakte 2 het beoogde en mogelijke succes te maken, dat ons gezamenlijk altijd in PMR-verband verbonden heeft .

Hoogachtend,

Ir. B. Siemons
Directeur Infrastructuur en Maritieme Zaken (COO)