

Vergaderjaar 1991-1992

18 106

Voortgang Rivierdijkversterkingen

21 136

Kustverdediging na 1990

21 195

Algemene regels ter verzekering van de beveiliging door waterkeringen tegen overstromingen door het buitenwater en regeling van enkele daarmee verband houdende aangelegenheden (Wet op de waterkering)

Nr. 37

VERSLAG VAN EEN MONDELING OVERLEG

Vastgesteld 9 april 1992

De vaste Commissie voor verkeer en waterstaat¹ heeft op 10 maart 1992 mondeling overleg gevoerd met de minister van Verkeer en Waterstaat over de **brief van de minister van Verkeer en Waterstaat aan de vaste Commissie inzake rivierdijkversterkingen** (d.d. 21 februari 1992) en de **brieven van de minister van Verkeer en Waterstaat inzake het tijdpad van de memorie van antwoord bij het voorstel van Wet op de waterkering** (kamerstuk 21 195, nr. 5), **het werkschema voor de werken die in het kader van de kustverdediging in 1992 zullen worden uitgevoerd** (kamerstuk 21 136, nr. 15) en **de voortgangsrapportage dijkversterkingen** (kamerstuk 18 106, nr. 36).

Van het gevoerde overleg brengt de commissie als volgt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Biesheuvel** (CDA) memoreerde in het kader van de voortgangsrapportage de motie-Eversdijk van 18 april 1991 (18 106, nr. 32), die is ingediend om te benadrukken dat de veiligheid voorop staat en dat niet de financieringsstroom, maar de uitvoeringsomstandigheden het tempo van de werkzaamheden dienen te bepalen. Vergelijking van het antwoord van de minister op vragen hierover bij de begrotingsbehandeling in november met de voortgangsrapportage roept de vraag op wat er intussen is veranderd.

Was niet al eerder duidelijk dat het in de motie-Eversdijk genoemde tussendoel niet gehaald zal worden? Het einddoel moet wel overeind blijven. De laatste tijd lijkt er meer aandacht te worden gevraagd voor het ook in de motie genoemde milieu-aspect. In verband daarmee is wel gesproken over MER-plicht bij rivierdijkversterking. Ter vergroting van het draagvlak van rivierdijkversterkingen zou een vorm van inspraak goed kunnen zijn. Er zijn thans al provinciale inspraakrondes, waarin het milieu-aspect uitdrukkelijk aan de orde komt. Het element milieu moet nadrukkelijk worden betrokken bij de voortgang van de rivierdijkversterking. Ook al is dit in de UCV over de Derde nota waterhuishouding

¹ Samenstelling:

Leden: Castricum (PvdA), ondervoorzitter, Spieker (PvdA), Van Vlijmen (CDA), Blauw (VVD), Lankhorst (Groen Links), Nijland (CDA), Korthals (VVD), Jorritsma-Lebbink (VVD), Tegelaar-Boonacker (CDA), Eisma (D66), J. T. van den Berg (SGP), Lilipaly (PvdA), Wolffensperger (D66), Frissen (CDA), Roosen-van Pelt (CDA), Esselink (CDA), Biesheuvel (CDA), voorzitter, Feenstra (PvdA), Van der Vaart (PvdA), Van Gijssel (PvdA), A. de Jong (PvdA), De Graaf (CDA), Akkerman (PvdA).

Plv. leden: Van Gelder (PvdA), R. van Middelkoop (PvdA), Reitsma (CDA), Blauw (VVD), Rosenmöller (Groen Links), Hillen (CDA), Lauxtermann (VVD), Te Veldhuis (VVD), Van der Ploeg-Posthumus (CDA), Versnel-Schmitz (D66), Schutte (GPV), Ruigrok-Verreijt (PvdA), Tommel (D66), M. D. T. M. de Jong (CDA), Koetje (CDA), Mateman (CDA), Leers (CDA), Van Rijn-Vellekoop (PvdA), Swildens-Rozendaal (PvdA), Leerling (RPF), Witteveen-Hevinga (PvdA), Van der Hoeven (CDA), Netelenbos (PvdA).

van regeringswege ontkend, toch wekken persberichten van de laatste tijd de indruk dat bij rivierdijkversterking de MER-plicht wordt ontduken. Met de motie-Eversdijk is kamerbreed een veiligheidsnorm afgesproken, waarbij het milieu dus ook een rol speelt. Is het niet mogelijk een dijkversterking zo uitgekiend conform de veiligheidseis te ontwerpen, dat wordt tegemoet gekomen aan de speciale omstandigheden in het betrokken gebied?

Rond Sliedrecht en tussen Deventer en Kampen is bij de rivierdijkversterking nadrukkelijk inhoud gegeven aan het milieu-aspect.

Het doel van dijkversterking is veiligheid, niet de MER of de werkgelegenheid van Rijkswaterstaat, zoals in perspublicaties wel wordt gesuggereerd. Blijkbaar verlopen de procedures van de Coördinatiecommissie dijkversterking in het ene gebied beter dan in het andere. Onder de voorwaarde dat de genoemde veiligheidsnorm overeind blijft, stemde de heer Biesheuvel in met de poging om waar nodig het draagvlak voor dijkversterking te vergroten. Zijns inziens is het mogelijk de naleving van de veiligheidsnorm te combineren met een verantwoorde keus in een uitgekiend ontwerp, zodat uitvoering wordt gegeven aan de motie-Eversdijk. De kansberekeningen, die worden gemaakt inzake rivierdijken, hebben geen betrekking op de levensduur van de dijken.

Tot slot stelde de heer Biesheuvel dat in het kader van de kustverdediging overeenkomstig de wens van de Kamer sprake dient te zijn van dynamisch kustbeheer.

De heer **Feenstra** (PvdA) noemde de motie-Eversdijk bepalend voor de aanpak van de problematiek van de dijkversterking. In de motie is vastgelegd, dat de veiligheid uitgangspunt is en blijft. Dat is nodig, omdat, zoals de heer Feenstra met een voorbeeld illustreerde, bij dijkdoorbraken het water niet centimeters, maar meters hoog kan komen te staan in het getroffen gebied en zo de regio kan ontwrichten. De andere uitgangspunten van de motie zijn dat het tempo van uitvoering niet mag worden vertraagd en dat natuur en landschap, schaarse waarden in de Nederlandse samenleving, zoveel mogelijk moeten worden ontzien.

Blijkens de voortgangsrapportage kan de einddoelstelling (97% van de uit te voeren werken gerealiseerd in 2004) wel worden gehaald, maar het tussendoel (een overstromingsrisico in het jaar 2000 voor alle rivierdijkvakken van 1:500) niet. De Landelijke coördinatiecommissie dijkversterkingen (LCCD) stelt dat de tussendoelstelling wel kan worden gerealiseerd, als er 350 mln. meer beschikbaar wordt gesteld. Deze suggestie leek de heer Feenstra niet direct toepasbaar.

De LCCD betreurt het dat uit de voor rivierdijkversterking bestemde gelden 23 mln. voorlopig is overgeheveld naar de stormvloedkering in de Nieuwe Waterweg, die bedoeld was om snel de veiligheid in het dichtstbevolkte gebied van Nederland te waarborgen. Is het niet merkwaardig dat bij de uitvoering van die stormvloedkering vertraging is opgetreden?

Kan de projectbewaking niet van dien aard zijn dat ook het minste vermoeden van een mogelijke vertraging wordt gemeld, zodat vertragen zoveel mogelijk kunnen worden voorkomen? De heer Feenstra pleitte voor een totaal overzicht van de financiën en alle verschuivingen daarin, nu of bij de begroting.

Hij memoreerde dat 80% van de projectkosten voor rekening van het rijk komen en 20% voor rekening van de waterbeheerder. In bepaalde situaties moet niet worden gekozen voor het gangbare ontwerp voor dijkversterkingswerkzaamheden, maar voor een uitgekiend ontwerp. Ook onder dergelijke omstandigheden geldt de verhouding 80/20. Uit de briefwisseling tussen ministerie en Unie van waterschappen blijkt dat met name de onderzoekskosten zullen drukken op het budget van de

waterbeheerders. Is dit waar? Geldt er voor de onderzoekskosten een andere verdeelsleutel?

De planning van de LCCD is de scherpste planning die op dit moment mogelijk is, aldus de heer Feenstra.

Is er overeenstemming met de Unie van waterschappen en het IPO over het op landelijk niveau vasthouden van de (grond)wettelijke taak in dezen en over het grotendeels delegeren van de uitvoering ervan?

Ook de heer Feenstra herinnerde aan wat is gezegd tijdens de UCV over de Derde nota waterhuishouding, o.a. dat voor dijkversterking een integraal beleid wordt voorgestaan, dat wil zeggen dat waterbeheer, milieu, ruimtelijke ordening en natuurbeheer erbij worden betrokken. Dit wordt evenwel niet door een ieder als maximaal integraal beleid ervaren. De vraag is of het niet wenselijk is om alternatieven voor bepaalde dijkversterkingswerkzaamheden zo volwaardig mogelijk uit te werken en om een vast kader voor inspraak te geven. Een MER zou dat mogelijk maken, maar een MER leent zich hier niet voor, omdat de Kamer dijkversterking wenst en dus een nul-alternatief afwijst. Zijn er wel mogelijkheden via project- of locatie-MER's?

Tot slot wees de heer Feenstra erop, dat er ook andere opvattingen zijn over dijkversterking, zoals die van de heer Bervaes, die stelt, dat zozeer moet worden gelet op waterhoogten als wel op ijssdamvorming. KNMI en TNO hebben hiernaar een onderzoek ingezet. Wat is de stand van zaken en worden die theorieën volwaardig uitgewerkt?

De heer **Lilipaly** (PvdA) vroeg of in het kader van de kustverdediging de mogelijkheid bestaat van zandsuppletie in de brandingszone en, zo ja, of dat meer kost dan zandsuppletie op het strand. Hij stemde ermee in dat bij zandsuppletie het waarborgen van de veiligheid voorop staat. Kan, daarmee rekening houdend, daar waar de duinen breed genoeg zijn niet enige ruimte aan de natuur worden gegeven om haar gang te gaan? De kop van Schouwen/Duiveland lijkt de mogelijkheid te bieden er een sluffer te realiseren zoals er ook in 't Zwin bestaat, zodat ook andere functies dan de veiligheid kunnen worden geïntegreerd.

De heer Lilipaly wees erop dat bij de ontwikkeling van de voordelta de beleidsterreinen natuur, recreatie en visserij een rol spelen. Kan op niet te lange termijn informatie over de ontwikkeling van de voordelta worden verschaft? Kan ook inzicht worden gegeven, mede aan de hand van een kaartje, van de ontwikkeling van de kustlijn?

De heer **Blaauw** (VVD) zette uiteen wat de aanleiding is geweest voor het indienen van de motie-Eversdijk. Zijns inziens was de achterdocht van de Kamer gerechtvaardigd. Immers, de Kamer wordt nu geconfronteerd met de uitwerking van het door haar in meerderheid afgewezen uitgangspunt dat de financiële middelen (en niet het waarborgen van de veiligheid) het richtsnoer moeten zijn. Uitschuifoperaties worden eerder gewoon dan uitzonderlijk. Door het schuiven met financiële middelen wordt de tussendoelstelling niet uitvoerbaar. Waarom is de in de motie neergelegde wens van de Kamer niet gehonoreerd? Waarom zijn de waterschappen niet betrokken bij de voorbesprekingen over decentralisatie?

De heer Blaauw had de indruk dat ieder die daaraan behoefte had, kon inspreken op dijkverbeteringsplannen en dat aldus dijkverbeteringen in toenemende mate ingeweven worden in het landschap, zodat de grote meerderheid van de mensen er zich in kan vinden. Hij vermocht dan ook niet in te zien wat de meerwaarde van de MER zou kunnen zijn, ervan afgezien dat tegenstanders van dijkverhoging het tijdspad zouden kunnen verlengen.

In het kader van uitgekende ontwerpen is vanuit de samenleving een aantal ideeën aangereikt, die zijn besproken. Uitgaande van de kwetsbare

elementen in sommige gebieden, noemde de heer Blaauw de reactie van Rijkswaterstaat op het idee van mobiele coupures (beweegbare schotten) onvoldoende zwaarwegend.

Ondanks zijn waardering voor het slagvaardige beleid in dezen vroeg hij zich af of beneden de vloedlijn verzonken kooi- of netconstructies niet een structureler oplossing zouden kunnen bieden dan de huidige zandsuppleties, die om de paar jaar moeten worden herhaald, zodat miljoenen binnen (te) korte tijd in het water verdwijnen.

De heer **Eisma** (D66) wees erop, dat velen in de maatschappij twijfels ontwikkelen over de huidige plannen voor rivierdijkversterking. Hij zou zich daarom kunnen voorstellen, dat onder het motto «beter ten halve gekeerd, dan ten hele gedwaald» inmiddels een beleidsanalytisch onderzoek naar dijkverzwaring in het bovenrivierengebied zinvol zou kunnen zijn. Dat onderzoek zou moeten worden verricht onder leiding van een onafhankelijke voorzitter. Rijkswaterstaat zou er wel bij betrokken moeten zijn. Onderzocht zou moeten worden welk resterend risico aanvaardbaar is nadat al het achterstallig onderhoud aan de dijken is gepleegd. Zo'n studie zou zich kunnen richten op de toepassing van alternatieven, zoals verzonken vloedplanken die bij gevaar snel kunnen worden opgetrokken (flexibele coupures) en kwelschermen, waardoor de aantasting van het landschap minder groot zal zijn dan bij uitvoering van de huidige plannen. Ook zou een kosten-/batenanalyse kunnen worden opgesteld voor wateropvang in risicovolle situaties, die men ruim van te voren kan zien aankomen, zodat tijdig tot evacuatie overgegaan kan worden en een verzekering voor economische schade kan worden gesloten.

De heer Eisma betoogde dat het parlement niet ongevoelig kan zijn voor de vele berichten in dezen. Het zou niet de eerste keer zijn, dat het parlement op een beslissing over een (miljarden)project terugkomt.

Ervan uitgaande dat het onderzoek ongeveer een jaar zal duren, meende hij dat de uitvoering van het hele dijkverzwaringsprogramma opgeschort zou kunnen worden tot naar aanleiding van de uitkomsten van het onderzoek is besloten. Ook zou in die periode uitvoering kunnen worden gegeven aan de programma's voor dijkvakken die qua landschap en natuur minder gevoelig liggen. In de motie-Evenhuis staat dat dijkversterking planologisch landschappelijk goed moet worden ingepast. Ondertekenaars, zoals hij, die daaraan grote waarde hechten, kunnen dan ook tot heroverweging besluiten, wat consequenties kan hebben voor de ondertekening van de motie, waarnaar ook is verwezen in de UCV over de waterbodemsanering.

De heer Eisma was gefraspeerd door de openheid van de ambtenaren van Rijkswaterstaat bij de besprekingen over de studie van de heer Bervaes over ijsgang en waardeerde de studies van KNMI en Waterloopkundig Laboratorium over dit onderwerp. Uitgaande van de aanbevelingen van het Waterloopkundig laboratorium heeft de heer Eisma in een persoonlijke brief in november 1991 verzocht om nader onderzoek, wat de minister heeft geweigerd bij gebrek aan onderzoekscapaciteit.

De heer Eisma beaamde dat het voordeel van een MER-procedure zou zijn dat de inspraak beter structureel geregeld is en dat alternatieven worden uitgewerkt. Het ministerie is niet geporteerd voor een MER-plicht voor dijkvakken van minder dan 5 km. vanwege mogelijke vertraging. Een positievere houding zou te waarderen zijn. De Unie van waterschappen is evenwel niet tegen een MER. Uiteraard moet er wel voor één procedure worden gekozen. Op welke termijn en waar zou de door het ministerie wel gewenste proefproject-MER kunnen beginnen? Een beleidsMER kent een nuloptie. Een nuloptie in een MER-procedure zou kunnen resulteren in uitstel totdat nadere gegevens bekend zijn, aldus de heer Eisma, die

overigens geen definitief standpunt kon innemen over de mogelijke keuze voor een uitvoerings- of een project-MER.

Met de Unie van waterschappen en de stichting Natuur en milieu meende hij dat de rijksoverheid ook de voorbereidingskosten moet subsidiëren, omdat het een rijks verantwoordelijkheid is dat dijkversterking op een landschappelijk verantwoorde manier wordt gerealiseerd. Dat subsidie hoeft niet alleen van het ministerie van Verkeer en Waterstaat te komen. Ook de ministeries van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij en van Volkshuisvesting en Ruimtelijke ordening zouden kunnen bijdragen in het kader van ecologisch beheer respectievelijk gebiedsgericht milieubeleid.

Tot slot vroeg de heer Eisma duidelijkheid over het beleid inzake dijkhuisen die moeten verdwijnen als gevolg van dijkverzwarringsprojecten.

De heer **Rosenmöller** (Groen Links) constateerde dat de op zich onschatbare natuur- en cultuurhistorische waarde van het Nederlands rivierenlandschap in toenemende mate onder druk komt te staan. Hij riep zijn stemverklaring over de motie-Evenhuis in herinnering en stelde dat de motie onvoldoende wordt uitgevoerd in de door hem toen aangeduide zin. De vraag is of het geen tijd is om tot heroverweging te komen als gevolg van nieuwe ontwikkelingen, zoals de toenemende maatschappelijke weerstand en de twijfel die is gezaaid over de berekeningen die ten grondslag liggen aan de gestelde doelen. Dijkversterking is een onomkeerbaar kostbaar project. Dit alles deed hem pleiten voor een onafhankelijk onderzoek.

De heer Rosenmöller was, kennelijk in tegenstelling tot het ministerie, geneigd het rivierdijkenprogramma als één project te zien, waarop dus de MER-procedures van toepassing zouden moeten zijn. Op dit moment vormen de vereiste lengte van vijf kilometer en het dwarsprofiel van 250 m² daar drempels voor, waardoor geen der aan de orde zijnde dijkvakken onder een MER valt. Als een MER-procedure van toepassing werd verklaard, zou er een gestructureerd kader voor inspraak zijn, zouden meer natuurvriendelijke alternatieven worden onderzocht en zou de MER-commissie een kwaliteitsbeoordeling geven. Om die reden pleitte hij ervoor te kiezen voor een MER-procedure en de genoemde eis betreffende lengte en doorsnee te schrappen. Bij sommige provincies kan vanaf het begin uit diverse alternatieven worden gekozen en bij andere provincies wordt geen enkel alternatief gegeven. Is het afzien van een MER nog wel houdbaar in het kader van de Europese regelgeving? Is er enige relatie met het afschaffen van de 5-kilometergrens voor wegen?

De heer Rosenmöller meende dat het belang van het maatschappelijk draagvlak niet moet worden onderschat. De Unie van waterschappen wil terecht goed zicht op de wijze waarop in zo'n situatie de inspraak goed wordt geregeld. Het gaat niet om dubbelop-procedures of om een instrument voor het creëren van uitstel. Als gemeentes het verdragende pad op gaan, zou een MER en het brede draagvlak dat daaruit zal voortvloeien eerder tijdwinst dan tijdverlies opleveren.

Tot slot sloot de heer Rosenmöller zich aan bij de vraag over de financiering van vooronderzoek.

De heer **Van den Berg** (SGP) beschouwde dit mondeling overleg als een gelegenheid voor de Kamer om, waar er opnieuw veel maatschappelijke discussie is op gang gekomen, duidelijk te maken welk standpunt zij inzake dijkversterkingen inneemt. Ook hij nam de motie-Eversdijk met het uitgangspunt veiligheid als basis. Hij veronderstelde dat de regering nog op het destijds ingenomen standpunt staat, dat niet de financiën, maar de veiligheid bepalend is bij de voortgang van dijksterkingsprojecten. Dreigen de in de motie verankerde doelstellingen evenwel niet buiten

bereik te komen? De heer Van den Berg achtte het schuiven met financiële middelen gevaarlijk, omdat een zware wissel wordt getrokken op de toekomstige financiën en het realiseren van de einddoelstellingen wel eens onzeker zou kunnen worden. In de motie is uitgesproken, dat de versterking van de rivierdijkgedeelten met een lagere veiligheidsfrequentie dan 1:500 in 2000 moest zijn gerealiseerd. Van regeringswege is toen verklaard dat 2000 op grond van technische en organisatorische argumenten waarschijnlijk voor een aantal dijkvakken niet zou kunnen worden gehaald. Speelt het financiële argument daarbij thans echter niet een grote rol? Mede vanwege de noodzakelijke bestuurlijke continuïteit bij met name de waterschappen, moet worden voorkomen dat de uitvoering van dijkversterkingsprojecten stagneert.

De heer Van den Berg noemde een maatschappelijk draagvlak voor ingrijpende projecten als dijkversterking noodzakelijk. Er is overigens in de loop der jaren veel verbeterd ten aanzien van dijkversterkingen. Hij wees op het systeem van «uitgekiende ontwerpen». Hij betwijfelde derhalve of er veel technische argumenten zijn voor herbezinning. De commissie-Becht heeft destijds alle technische aspecten in haar beschouwingen betrokken.

Wel achtte hij verdere verbeteringen in de procedurele sfeer mogelijk. In dit verband verklaarde hij niet negatief te staan ten opzichte van een MER-procedure voor dijkverbeteringsprojecten, mits aan twee voorwaarden wordt voldaan. Ten eerste dient deze niet op de bestaande procedures te worden gestapeld, maar dient er sprake te zijn van een geïntegreerde procedure, inclusief de ruimtelijke ordeningsprocedures. Ten tweede dient het waarborgen van de veiligheid bij alle varianten uitgangspunt te zijn.

De heer Van den Berg wees er voorts op, dat de huidige subsidieregeling een knelpunt vormt bij de financiering van milieuvriendelijke ontwerpen, daar hogere indirecte kosten geheel ten laste van de waterschappen komen. Hij drong er op aan dit punt te betrekken bij de herziening van de subsidieregeling. Mede in verband hiermee was hij zeer huiverig voor de consequenties van de aangekondigde subsidievermindering voor dijkverzwaringprojecten. In dit verband vroeg hij naar de stand van zaken met betrekking tot de decentralisatie van deze taken. Hij uitte kritiek op het feit, dat de Unie van waterschappen nog steeds niet bij het overleg terzake was betrokken.

Hoever is het overleg gevorderd met Overijssel over de (meerkosten van de) projecten Ramspol en de beweegbare waterkering bij Kampen? Blijft er, als de middelen worden gedecentraliseerd, ruimte voor het subsidiëren van de uiteindelijke keuze, ook als wordt gekozen voor een duurder project dan nu wordt gepland?

Kan de voortgangsrapportage over de kustverdediging volgend jaar ook beleidsmatige elementen bevatten? Is de defensieve strategie met zandsuppleties, die volgens zeewaterkeringsbeheerders na een jaar alweer in zee verdwenen zijn, niet duurder dan een offensieve strategie?

Tot slot vroeg de heer Van den Berg naar het antwoord op de brief van de provincie Friesland over de waterkering van Terschelling, die nog steeds niet voldoet aan de Delta-veiligheidsnormen.

Antwoord van de regering

De **Minister** van Verkeer en Waterstaat betoogde dat volgens de nieuwe planning van de LCCD en de meerjarencijfers het in de motie-Eversdijk genoemde einddoel (2004) nog steeds haalbaar is, evenals in belangrijke mate het tussendoel. Echter, het tempo van uitvoering volgens de LCCD-planning en dat verband houdend met de beschikbare financiën loopt uiteen, omdat er vóór het jaar 2000 meer financiën nodig zijn dan nu beschikbaar zijn. Er is geen verschil tussen de feiten die nu

worden genoemd en de feiten op grond waarvan zij destijds kon instemmen met de motie-Eversdijk. In 1991 is 18 mln. meer uitgegeven voor rivierdijkversterking dan was begroot. Dit compenseert grotendeels de bij de begroting aangegeven verschuiving.

In het mondeling overleg van 5 maart 1991 had de minister reeds uiteengezet dat om organisatorische, technische en procedurele redenen volgens de planning van de LCCD de rivierdijkgedeelten met een lagere veiligheidsfrequentie dan 1:500 in 2002 of 2003 versterkt zullen kunnen zijn, dus niet in 2000, zoals in de motie stond. Dit is begrijpelijk, gegeven het feit dat voor het overgrote deel van die dijkgedeelten een veiligheidsfrequentie van 1:100 kent. Ook blijkt de nieuwe planning blijkt de veiligheidsfrequentie van 1:500 rond 2003 overal gerealiseerd te kunnen zijn. Dat is géén kwestie van financiën.

De minister veronderstelde dat de heer Eversdijk het zoveel als mogelijk is ontzien van natuur en landschap niet voor niets als derde punt in de overwegingen van de motie heeft opgenomen. Zij wees in dit verband op het proefproject Sliedrecht, gestart in 1985 en bedoeld om een goed maatschappelijk draagvlak voor de dijkversterking te bereiken. Naar aanleiding van de verzoeken tot herziening van de MER-plichtdrempel voor rivierdijkversterking heeft zij voorgesteld een soortgelijk proefproject uit te voeren voor kwetsbare dijkgedeelten om na te gaan of deze aanpak, die dicht bij een MER-procedure komt, meer algemeen ingevoerd kan worden. Dit voorstel wordt gesteund door de Unie van Waterschappen en door het provinciaal bestuur van Gelderland, dat op dit vlak een grote rol heeft. Een dergelijk beleidsanalytische aanpak geeft de gelegenheid de procedure te evalueren. Aan de hand van de resultaten van een dergelijke proef kan worden gezien of de huidige CCD-procedure inclusief een geïntensiveerde aanpak conform het Sliedrecht-model de beste methode is of dat toch moet worden gekozen voor een project-MER.

De minister waarschuwde voor de gedachte dat met een MER, in welke vorm ook, alle problemen worden opgelost. Het instrument MER wordt nogal opgerekt. Het lijkt onverstandig de MER ook op alle kleine projecten in den lande van toepassing te verklaren. De zin van toepassing van de MER moet voor een ieder duidelijk zijn, om te voorkomen dat de MER als hinderlijk wordt ervaren, waardoor verzet tegen MER- en milieubeleid zal kunnen ontstaan, zodat het draagvlak voor het milieubeleid onder de bevolking wordt aangetast. Als lid van de milieucmissie van het Europees Parlement is zij betrokken geweest bij de ontwikkeling van de Europese MER-regelgeving, waarbij werd uitgegaan van een MER bij grote invloedrijke projecten die het milieu aanmerkelijk zouden kunnen aantasten. Nederland is bij zijn MER-wetgeving verder gegaan. Zij vroeg zich af, of Nederland op MER-gebied wel handelt overeenkomstig de bedoelingen van het Europees Parlement.

Indertijd is vastgelegd dat dijkversterking niet onder het regime van de MER zou vallen, tenzij het dijkvak meer dan 5 km lang en een groter dwarsprofiel dan 250 m² zou hebben. Dat neemt niet weg, dat altijd is geprobeerd dijkversterking landschappelijk zo goed mogelijk in te passen. In de media wordt ten onrechte wel de indruk gewekt, dat het ministerie de MER probeert te ontduiken. Rijkswaterstaat past in wezen de procedure toe, zoals die behoort te worden toegepast en houdt nog extra rekening met de landschappelijke waarde. Bij dijkversterking worden meestal dijkvakken van enkele kilometers lengte in één keer onder handen genomen. Dijkvakken hebben zelden een groter dwarsprofiel dan 250 m².

De minister herinnerde voorts aan de zorgvuldige afweging die de commissie-Becht in 1977 heeft gemaakt, waarbij niet alleen veiligheid en geld in het geding waren, maar ook landschappelijke inpassing, milieuaspecten en natuurbehoudaspecten.

Om wille van veiligheid, tijdsplanning en landschappelijke zorgvuldigheid is in het kader van de Tussenbalans niet gekort op de post rivierdijkversterking. Er is wel tijdelijk 23 mln. uit die post gehaald voor de stormvloedkering in de Nieuwe Waterweg, maar er is in 1991 alweer 18 mln. «bijgeplust» om nodeloze vertraging te voorkomen. Minister en Rijkswaterstaat doen alles om de rivierdijkversterking conform de motie-Eversdijk uit te voeren. Bij een strikte MER-procedure zou de motie-Eversdijk niet meer houdbaar zijn en een gevaar vormen voor de fundamentele taak van het ministerie van Verkeer en Waterstaat op dit vlak. Om wille van (de veiligheid van) de mensen die achter de dijken wonen, dient veiligheid het primaat te hebben boven landschappelijke en milieuwwaarden.

De minister is, als daarop aanspreekbaar bewindspersoon, op grond van haar eed op de Grondwet ook verplicht voor die veiligheid te zorgen. Een MER-procedure met nul-alternatief kan vertragend werken en illusies wekken over wat er uit het oogpunt van milieu en landschapsbehoud mogelijk zou zijn, als niet de maximale veiligheidsnorm werd gerespecteerd. In dit land met al z'n water moet de veiligheid absoluut gegarandeerd worden, aldus de minister die niet de geschiedenis in wil gaan als degene die verantwoordelijk is voor een rivierdijkdoorbraak met doden en gewonden als gevolg van het uit milieuoogpunt onvoldoende verhogen van de rivierdijken. De thans voorgestelde aanpak ligt dicht tegen de MER aan. Het resultaat kan worden vergeleken met dat wat zou zijn verkregen met een beperkte MER-procedure.

De minister zag geen kans 350 mln. extra ter beschikking te stellen van de LCCD voor mogelijk snellere uitvoering, al probeerde zij wel jaarlijks extra geld voor rivierdijkversterking te vinden.

De uitvoering van de stormvloedkering in de Nieuwe Waterweg is met een jaar vertraagd door een technisch probleem. Er zat beweging in de «deuren» ten opzichte van elkaar en ten opzichte van het fundament. Vanwege de vertraging is later die 23 mln. weer nodig.

De rijksoverheid dient het onderzoek naar de pure waterkering bij hoge waterstanden te financieren. Provincies en waterschappen zijn gehouden onderzoeken naar de landschappelijke inpassing te financieren. Als een onderzoek duurder uitvalt, komt dat voor rekening van de betrokken overheid. Het rijk zou in financiële moeilijkheden komen als het ook het onderzoek naar de landschappelijke inpassing moest financieren. Het uitvoeren van nader onderzoek wees de minister af. Vele zaken zijn al onderzocht.

Bovendien heeft de Kamer zelf het onderzoeksbudget van Rijkswaterstaat gekort. De Kamer kan dan nu niet om extra onderzoek vragen, aldus de minister. Als uit het onderzoek naar de landschappelijke inpassing blijkt, dat er een dijk moet worden aangelegd die anders is dan een dijk, waarbij puur wordt uitgegaan van bescherming tegen hoge waterstanden, dan draagt het rijk ook 80% bij in de kosten.

Het IPO heeft ingestemd met het decentralisatiedossier. Op 1 april zal de Unie van waterschappen zich er in een overleg over uitspreken. De minister zal de Kamer daarna over de details informeren. Er zullen strakke bestuursovereenkomsten over decentralisatie moeten worden afgesloten met de provincies en de Unie van waterschappen.

De minister had niets toe te voegen aan haar eertijds aan de Kamer gezonden brief over de bevindingen van de heer Bervaes. Tenzij er opzienbarende veranderingen in zijn ideeën komen, wilde de minister geen nader onderzoek laten doen.

Om verschillende redenen zijn beweegbare schotten geen oplossing voor rivierdijkversterking. Dijkdoorbraken plegen niet plaats te vinden als gevolg van hoogwaterstanden, maar omdat het water met het grondwater onder de dijk doorsijpelt en een wel vormt achter de dijk waardoor de dijk wordt ondermijnd en op een gegeven moment in elkaar zakt.

Omdat er steeds meer wellen ontstaan, moeten de dijken breder worden. De bevindingen van de onderzoeken zullen in een brief aan de Kamer worden voorgelegd. Mogelijkerwijs kunnen beweegbare schotten wel een rol spelen ter oplossing van het probleem bij Kampen.

Binnenkort zal een bekendmaking verschijnen over een eenduidige regeling inzake de vergoeding voor dijkhuisjes die moeten verdwijnen als gevolg van dijkverzwarringsprojecten.

Het is de minister bekend dat, ondanks allerlei verbeteringen, de maatschappelijke weerstand tegen dijkverzwaring toeneemt, maar die kan ook geprovoceerd worden. Uit ervaring weet zij dat een eerlijke uiteenzetting over het hoe en waarom bij de mensen aanslaat. Desondanks kunnen mensen een andere keuze maken, maar de minister van Verkeer en Waterstaat is verantwoordelijk voor velen en moet de veiligheid vooropstellen. Bij het proefproject Sliedrecht is heel specifiek inspraak mogelijk gemaakt en is men soepel geweest met alternatieven, wat heeft geleid tot een andere uitvoering. De Sliedrechtse methode zal worden toegepast bij het 5 km. lange traject bij de Ooijpolder en/of bij het 15 km lange traject tussen Afferden en Dreumel. Via de proefprojecten worden de procedures tegen het licht gehouden.

De Unie van waterschappen heeft op zich geen bezwaar tegen een project-MER, maar wil wel de weg van de Sliedrechtse methode opgaan, wanneer daarmee meer garanties kunnen worden gegeven voor het tijdig overgaan tot veilige rivierdijkversterking.

Eind dit jaar zal uit een door de LCCD op te stellen lijst blijken welke dijkvakken een veiligheidsfrequentie hebben van minder dan 1:500. Vanzelfsprekend moeten de meest bedreigde dijkvakken zo snel als mogelijk is versterkt worden.

De minister memoreerde dat haar voorgangster indertijd heeft ingestemd met een door gedeputeerde staten van Overijssel geëntaamde studie naar de meest geschikte oplossing voor de bescherming van Noordwest-Overijssel onder de voorwaarde dat welke oplossing er ook zou worden gekozen, de 80%-rijksbijdrage zou worden gehandhaafd. Het is dan ook niet redelijk om alsnog dat percentage ter discussie te stellen, ook al is het begrijpelijk dat de provincie problemen heeft met de hoogte van het voor de keersluis bij Ramspol benodigde bedrag (circa 200 mln.).

De minister ging vervolgens in op vragen over de kustverdediging. Zij was van oordeel dat er wel degelijk sprake is van dynamisch kustbeheer. Gekozen is voor een natuurvriendelijke wijze van beveiliging van duinen en strand. Daarom moet voorzichtigheid worden betracht met harde keringen, al zullen die, waar dat nodig is, worden aangebracht. Bestuurd wordt of het mogelijk is, proefprojecten uit te voeren zonder dat die problemen oproepen. Zandsuppletie vindt bij forse afslag van duin of strand plaats. Als het opgespoten zand terugvloeit tot vlak onder zeeniveau, wat overigens enkele jaren vergt, dan vermindert daardoor de golfslag en dus de kans op nieuwe afslag. Op onderwatersuppletie wordt gestudeerd. Daarop zal bij de begroting terug gekomen worden.

Met de provincies wordt nagegaan of er plaatsen zijn die zich lenen voor het toelaten van slufers zonder dat hierdoor duinbreuken dreigen. Wanneer de inspraakronde achter de rug is, zal de nota over de voordelta de Kamer bereiken. In de in voorbereiding zijnde nota over natuurbouw komen deze factoren ook aan de orde. De volgende rapportage over de kust zal vergezeld gaan van een kaartje van de kustlijn.

De minister zette uiteen dat bij de verhoging van de dijk op Terschelling destijds is uitgegaan van inpoldering van de Waddenzee. Nu dat niet is gebeurd en de dijk dus hoger had moeten zijn, wil zij de kosten van de versterking, voor zover betrekking hebbend op dat verschil in hoogte, voor 100% vergoeden. Uitgerekend wordt welk deel van de

kosten van de nu geplande versterking voor rekening van het rijk moet komen. Dat bedrag kan worden uitgesmeerd over een technisch haalbare periode. Er is nog geen geld voor gereserveerd op de begroting.

Nadere gedachtenwisseling

De heer **Feenstra** wees erop dat de volgorde waarin overwegingen in een motie staan, geen aanduiding is van de belangrijkheid van de onderscheiden overwegingen. Het is wel waar dat niet met dijkversterking is begonnen om natuur en landschap te verbeteren, maar om de veiligheid te vergroten onder voorwaarde dat natuur en landschap zoveel mogelijk worden ontzien.

De heer Feenstra ziet in een project-MER als voordeel dat alternatieven volwaardig moeten worden uitgewerkt en dat een helder kader voor de inspraak wordt geschapen. Een project-MER is een middel en geen doel op zich. Hij veronderstelde dat met de MER-achtige procedure en de Sliedrecht-methode wordt gezocht naar het genoemde doel. Een praktisch punt is dat met de Sliedrecht-methode meteen kan worden begonnen en dat de herziening van de Wet op de MER enige tijd vergt. Op basis van de met de Sliedrecht-methode opgedane ervaring kan bij de herziening van deze wet worden besloten of deze methode zal worden gevolgd of dat er een project-MER moet komen.

Tot slot pleitte de heer Feenstra er voor om toch nog nader onderzoek te doen naar de suggesties van de heer Bervaes, mede om een einde te maken aan de discussie die zal blijven bestaan, zolang wetenschappelijke twijfel op dit punt gerechtvaardigd is. Het is van strategisch belang om de theorieën van Becht en Bervaes grondig te onderzoeken en dan een afweging te maken. Welke theorie er ook wordt gekozen, beide theorieën zijn dan in ieder geval grondig onderzocht.

De heer **Eisma** (D66) stelde dat het voornaamste argument van de minister tegen een MER-procedure in dezen is de vertraging in de tijd. Met deze redenering kan de MER voor vele projecten ongewenst worden verklaard. Zijns inziens hoeft de MER-plicht niet vertragend te werken. Wanneer evident is dat er geen alternatieven zijn en de oplossing goed is voor het milieu, kan een MER bij wijze van spreken in vijf minuten afgedaan worden. De Unie van waterschappen zal MER en Sliedrecht-methode in twee maanden onderzoeken. Wil het ministerie zoveel mogelijk gelijk op werken?

De heer Eisma was van oordeel dat de alternatieven die voor dijkversterking worden ontwikkeld zoveel waarde hebben, dat het hele vooronderzoek ten principale gesubsidieerd moet worden als algemeen nationaal belang. Indien er geen geld voor is, kan daarover worden gepraat.

De heer **Rosenmöller** (Groen Links) was het in grote lijnen oneens met de minister over de MER en meende dat zij geen recht deed aan de argumenten van een deel van de Kamer voor die MER: het bereiken van een wettelijk kader voor de inspraak, een optimale waarborg voor de natuurvriendelijke variant en tijdwinst. Een breed draagvlak zou namelijk versnellend in plaats van vertragend kunnen werken. De heer Rosenmöller zou van uitstel absoluut geen afstel willen maken. Zijns inziens is er sprake van één groot project rivierdijkversterking dat een aanslag zou kunnen betekenen op natuur(historische) waarden in Nederland.

Ook al heeft het kabinet er geen geld voor, is het wel van oordeel dat het vooronderzoek naar alternatieven moet worden uitgevoerd?

De heer **Van den Berg** (SGP) achtte het vooropzetten van de veiligheid een goede basis om op verder te gaan. Het is verheugend dat,

zo de versterking van rivierdijkgedeelten met een lagere veiligheidsfrequentie dan 1:500 niet voor 2000 kan worden gerealiseerd, dit in ieder geval niet het gevolg is van gebrek aan financiën.

Hij bepleitte nauwe samenwerking met de Unie van waterschappen bij de benadering met de mogelijkheid van geïntegreerde procedures.

De subsidiekwestie zal in relatie tot de decentralisatie en de ontwerp-Wet op de waterkering nogmaals aan de orde komen. Naarmate de minister sterker haar grondwettelijke verantwoordelijkheid benadrukt, zal het haar moeilijker worden de decentralisatie van de rivierdijkversterkingsprojecten acceptabel te maken, aldus de heer Van den Berg.

De heer **Biesheuvel** (CDA) benadrukte dat in de motie-Eversdijk de veiligheid voorop stond, omdat destijds de indruk bestond dat het kabinet de financiën op een hogere plaats had staan dan de veiligheid, waarbij overigens ook een uitvoeringstempo hoort.

De vraag wordt steeds weer opgeroepen of de MER past bij het gestelde einddoel. Hij onderschreef de formulering van de heren Feenstra en Van den Berg en meende dat er niet veel verschil was met het voorstel van de minister van 21 februari jl. Waar de CCD-procedures in een aantal gevallen goed hebben gefunctioneerd, moet er waarschijnlijk worden gestreefd naar een uniformering ervan. Als het maatschappelijk draagvlak kan worden verbreed, moet dat gebeuren, maar dan moeten ook prioriteiten worden gesteld, aldus de heer Biesheuvel.

Welke informatie zal de Kamer over de decentralisatie-impuls bereiken na het overleg tussen kabinet en Unie van waterschappen op 1 april a.s.?

De **Minister** meende inzake de benadering van de Sliedrecht-methode en de MER op één lijn te zitten met de heren Feenstra, Blaauw en Biesheuvel. Er zal zo goed en zo zorgvuldig mogelijk worden geopereerd in overleg met provincies en waterschappen.

Zij herhaalde dat een onderzoek naar de methode-Bervaes niet op voorhand nodig is, maar wel zal worden uitgevoerd, wanneer uit het nog af te rondon onderzoek van de heer Bervaes (door wie dan ook uit te voeren) bijzondere dingen naar voren komen. Het staat het Waterloopkundig Laboratorium vrij om een en ander met de heer Bervaes uit te zoeken.

De minister betoogde nogmaals dat niet moet worden getornd aan de verdeling 80-20 voor rivierdijkversterkingen.

Als er eenmaal een beslissing over de procedure is genomen, moet die worden vastgelegd en moet een ieder zich daaraan houden. De subsidiëring zal zeker aan de orde komen bij de decentralisatie en de Wet op de waterkering, aldus de minister, die gespaard hoopte te blijven voor een extra claim op haar begroting. Zij stelde dat zij zonder een goede bestuursovereenkomst met jaarlijkse toetsing door de rijksoverheid niet bij de decentralisatie haar grondwettelijke eindverantwoordelijkheid/verplichting zal overdragen aan de provincies.

Tot slot deelde de minister mee, dat er nog een uitgebreide nota komt over de decentralisatie, die zodanig vorm moet worden gegeven dat een ieder er zich in kan vinden. Tevens zal de Kamer een verslag ontvangen van de vergadering met de Unie van waterschappen vergezeld van de standpuntbepaling van de rijksoverheid.

De voorzitter van de commissie,
Biesheuvel

De griffier van de commissie,
Teunissen