

Vergaderjaar 2000–2001

18 106

## Voortgang rivierdijkversterkingen

Nr. 106

## VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 12 december 2000

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> en de vaste commissie voor Landbouw, Natuurbeheer en Visserij<sup>2</sup> hebben op 2 november 2000 overleg gevoerd met staatssecretaris De Vries van Verkeer en Waterstaat en staatssecretaris Faber van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij over:

- de brief van 9 oktober 2000 inzake het standpunt tracé-procedure Zandmaas/Maasroute (18 106, nr. 104);
- de brief van 16 oktober 2000 ten geleide van het rapport van de adviescommissie voor de woningbouwlocatie Oolder Veste (VW-00-1098).

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand beknopt verslag uit.

## Vragen en opmerkingen uit de commissies

De heer **Van den Berg** (SGP) stelt vast dat de politieke aandacht voor beschermingsmaatregelen groot is direct na hoogwateroverlast, maar vervolgens snel afneemt. In het Deltaplan grote rivieren (DGR) staat als doelstellingen voor de Maas: snelle uitvoering van de plannen van de commissie-Boertien-2 overeenkomstig variant 2b, het gereedkomen van de kades in 1995 met een uitloop naar 1996 en aanmerkelijke vervroeging van de horizon van 2010 à 2015 voor de overige maatregelen. Minister-president Kok heeft in 1995 gezegd dat de financiën hierbij geen probleem mogen vormen. Er is sinds 1995 echter weinig gebeurd: behoudens

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), voorzitter, Van den Berg (SGP), Reitsma (CDA), Biesheuvel (CDA), Rosenmöller (GroenLinks), Valk (PvdA), Van Gijssel (PvdA), Leers (CDA), ondervoorzitter, Feenstra (PvdA), Van Heemst (PvdA), Verbugt (VVD), Giskes (D66), Stellingwerf (RPF/GPV), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), Wage-naar (PvdA), Van der Knaap (CDA), Ravestein (D66), Van der Steenhoven (GroenLinks), Niederer (VVD), Van Bommel (SP), Eurlings (CDA), Herrebrugh (PvdA), Hindriks (PvdA), De Swart (VVD).

Plv. leden: Te Veldhuis (VVD), Bakker (D66), Th. A. M. Meijer (CDA), Stroeken (CDA), Van Gent (GroenLinks), Waalkens (PvdA), Crone (PvdA), Atsma (CDA), Duivesteijn (PvdA), Witteveen-Hevinga (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Augusteijn-Esser (D66), Schutte (RPF/GPV), Geluk (VVD), Luchtenveld (VVD), Spoelman (PvdA), Buijs (CDA), Van Walsem (D66), Vendrik (GroenLinks), Weekers (VVD), Poppe (SP), Dankers (CDA), Depla (PvdA), Dijsselbloem (PvdA), Nicolai (VVD).

<sup>2</sup> Samenstelling:

Leden: Van der Vlies (SGP), ondervoorzitter, Swildens-Rozendaal (PvdA), Ter Veer (D66), voorzitter, Witteveen-Hevinga (PvdA), Feenstra (PvdA), Poppe (SP), Van Ardenne-van der Hoeven (CDA), Stellingwerf (RPF/GPV), M. B. Vos (GroenLinks), Augusteijn-Esser (D66), Klein Molekamp (VVD), Passtoors (VVD), Eisses-Timmerman (CDA), Th. A. M. Meijer (CDA), Hermann (GroenLinks), Geluk (VVD), Schreijer-Pierik (CDA), Atsma (CDA), Oplaat (VVD), Schoenmakers (PvdA), Waalkens (PvdA), Udo (VVD), Herrebrugh (PvdA),

Snijder-Hazelhoff (VVD), Dijsselbloem (PvdA). Plv. leden: Van Vliet (D66), Depla (PvdA), Ravestein (D66), Zijlstra (PvdA), Albayrak (PvdA), Kant (SP), Mosterd (CDA), Van Middelkoop (RPF/GPV), Van der Steenhoven (GroenLinks), Scheltema-de Nie (D66), Verbugt (VVD), Cornielje (VVD), Buijs (CDA), Rietkerk (CDA), Karimi (GroenLinks), Kamp (VVD), Reitsma (CDA), Van Wijmen (CDA), Patijn (VVD), Dijkzma (PvdA), Belinfante (PvdA), O. P. G. Vos (VVD), De Boer (PvdA), Te Veldhuis (VVD), Duivesteijn (PvdA).

enkele proefnemingen bevinden de Maaswerken zich nog in de planvormingsfase. Inmiddels is het bereiken van het beschermingsniveau overeenkomstig het DGR verschoven van 2005 naar 2015. Hoewel het begrijpelijk is dat onderdelen van de plannen langere tijd vergen, behoort het beoogde beschermingsniveau toch in 2005 te worden gehaald. Voor de plannen van de regering blijkt onvoldoende draagvlak te bestaan in de regio Limburg. Is het juist dat de provincie uit de organisatie voor de Zandmaas dreigt te stappen? Op dit zeer gevoelige dossier is een sfeer van wantrouwen funest. Is de staatssecretaris van VW bereid tot het voeren van constructief en open overleg met provincies, waterschappen en gemeentes?

De fractie van de SGP hecht aan een structurele en duurzame oplossing in het kader van «Ruimte voor de rivier», retentiegebieden en natuurlijke oevers, maar het lijkt erop dat de integrale aanpak wordt verlaten en dat eerst de aanvullende hoogwaterbescherming met kades wordt verwezenlijkt die oorspronkelijk voor het einde van het traject gepland stond. Dit staat haaks op de duurzame oplossingen die worden aangedragen in het rapport van de commissie Waterbeheer 21ste eeuw.

Wordt de geplande hoogwatergeul bij Lomm primair gebruikt ten behoeve van delfstoffenwinning en benut als depot voor relatief zwaar verontreinigde grond? Wat zijn de gezondheids- en milieurisico's hiervan en in hoeverre zijn andere verwerkingsmethoden beter op dit punt? In hoeverre staat het streven nog overeind om de rivierverruimende maatregelen voor een belangrijk deel te betalen uit de opbrengst van delfstoffen? Wil de regering de Tweede Kamer meer inzicht geven in de mogelijkheden hiervan?

De Tweede Kamer gaat uit van het beginsel dat zaken die onder de rechter zijn, niet in het parlement besproken worden; dit geldt dus ook voor Oolder Veste. Bij deze kwestie wordt de spanning manifest tussen het nieuwe beleid van «Ruimte voor de rivier» en bestuurlijk gewekte verwachtingen. Wil de regering zich ervoor inspannen om het nieuwe beleid maximaal tot zijn recht te laten komen? Het is evident dat het plan Oolder Veste hiermee in strijd is.

Er wordt gewerkt aan wettelijke integratie van trajecten, met behulp van de Tracéwet en de rijksprojectenprocedure. Eventuele aanpassingen daarvan ten behoeve van de Zandmaas hebben de voorkeur boven een lex specialis, die immers de integraliteit niet ten goede komt.

Ook mevrouw **Verbugt** (VVD) constateert dat het niet vlot met de uitvoering van de maatregelen die na de hoogwaterstanden van 1993 en 1995 zijn afgesproken. In de brief van 9 oktober spreekt de staatssecretaris uit dat zij zo spoedig mogelijk een begin wil maken met de realisering van grotere bescherming voor de burgers van Limburg. Op grond van recente jurisprudentie vindt de regering het risico echter te groot om de ruimtelijkeorderingsprocedures onder de Tracéwet te brengen. De uitvoering van de werken voor de Zandmaas wordt hierdoor veel ingewikkelder en gaat veel meer tijd kosten. De minister van VROM zal daarom worden gevraagd te onderzoeken of de ruimtelijkeorderingsprocedures kunnen worden gebundeld in een aparte wet.

Volgens de provincie Limburg zijn er op 30 maart 2000 afspraken met de staatssecretarissen van VW en LNV gemaakt, maar worden deze niet nagekomen. Kunnen de bewindspersonen uiteenzetten wat zij hebben afgesproken en waarom zij daarvan afwijken?

Volgens de brief van 9 oktober wil de staatssecretaris volgens afspraak in 2006 de beschermingsdoelstelling hebben gerealiseerd. Een onderdeel van de maatregelen hiervoor is verhoging van de kades. Betere bescherming zou echter primair tot stand worden gebracht door verbreding en verdieping van de rivier. Zijn de berichten in de regionale kranten van 29 september juist dat in nieuwe plannen voor beveiliging van de Maas het uitgangspunt van verbreding en verdieping is verlaten? De provincie

Limburg en de gemeentes langs de rivier zijn er bezorgd over dat kades van twee meter hoogte leiden tot levensbedreigende situaties bij een watersnood. Volgens de Vereniging van Nederlandse riviergemeenten zijn duurzame oplossingen ingeruild voor kortetermijnoplossingen, waarvan de belangrijkste ingreep verhoging van de kademuren is. Als er met de werken van in totaal bijna een miljard gulden begonnen wordt, mag er geen twijfel over bestaan dat de juiste maatregelen worden genomen. Kan de staatssecretaris van VW dit bevestigen?

In een recent interview met het dagblad De Limburger zegt de staatssecretaris van VW dat zij de Maasgemeentes de ruimte wil geven om met een alternatief te komen. Op 12 oktober meldden de regionale media dat zij hiervoor bijstand krijgen van ambtenaren van de Maaswerken en dat het binnen enkele weken duidelijk moet zijn of zo'n alternatief haalbaar is. Kan de staatssecretaris dit bevestigen en zo ja, binnen welke termijn komt er duidelijkheid over de inhoud van het alternatief? Omdat er al zes jaar wordt gestudeerd, kan er nog wel enkele weken op een contra-expertise worden gewacht. Deze kan leiden tot een groter draagvlak, waardoor later tijdswinst kan worden geboekt. Ook moet worden voorkomen dat een realistisch alternatief als mosterd na de maaltijd komt. Is het overigens waar dat Maastricht helemaal buiten de plannen valt?

De uitvoering van de werken tot 2015 is nog niet financieel verankerd. Volgens de provincie Limburg ontbreekt er een bedrag van 500 mln. Het ministerie van VW heeft inmiddels bijna een miljard gulden uitgetrokken, maar de bijdrage van het ministerie van LNV is beperkt gebleven tot ongeveer 35 mln., terwijl rivierverruiming en natuurontwikkeling behoren samen te gaan. De grote bedragen die in de afgelopen tijd voor natuurontwikkeling in het algemeen zijn uitgetrokken, blijken niet ten goede te zijn gekomen aan dit project. Hoe denkt de staatssecretaris van LNV de natuurontwikkeling inhoud te geven bij de Maaswerken?

Mevrouw **Augusteijn-Esser** (D66) is ontevreden over de maatregelen in de brief van 9 oktober. Het is weliswaar logisch om de Zandmaas en de Maasroute te combineren, maar er ontstaan problemen doordat procedures deels via de Tracéwet en deels via streek- en bestemmingsplannen lopen. Als voorwaarde voor het project stelt zij dat dit niet mag leiden tot kades van twee meter, tot minder natuurontwikkeling en tot minder dan 92% hoogwaterbescherming.

Sinds 1993 zijn de inzichten over waterbeheer aanzienlijk verbeterd. De staatssecretaris van VW heeft zich uitgesproken voor meer overloopmogelijkheden voor rivieren en voor een combinatie met natuurontwikkeling. Dit staat ook in de nota NBL21 van de staatssecretaris van LNV. De keuzen in de brief van 9 oktober staan hier echter haaks op, terwijl de minister van VROM tijdens de begrotingsbehandeling heeft gezegd dat er binnen het kabinet sprake is van integraliteit van beleid. Dat de provincie op 9 oktober het overleg met het rijk over de Maaswerken heeft beëindigd, is betreurenswaardig, maar wel begrijpelijk. Er is immers geen draagvlak meer bij de gemeentes en de provincie. Volgens de provincie heeft de staatssecretaris van VW op 30 maart extra geld in het kader van ICES3 in het vooruitzicht gesteld, maar de regering heeft daarover nog geen besluit genomen. Wat is er in het bestuurlijk overleg van 30 maart precies toegezegd?

Hoge kades zijn alleen nodig als er niet wordt gewerkt volgens de nieuwe inzichten over ruimte voor de rivier, gekoppeld aan natuurontwikkeling. De fractie van D66 kiest voor het oorspronkelijke plan, waarin deze goed tot uitdrukking komen. Het is onbegrijpelijk dat de gemeente Roermond volhardt in uitvoering van het plan Oolder Veste, terwijl die bouwlocatie gevoelig is voor overstromingsgevaar. Ook is het onbegrijpelijk dat de gemeente Roermond heeft laten weten dat de commissie Waterbeheer 21ste eeuw geen onafhankelijke commissie is.

Terecht neemt de provincie Limburg het standpunt in dat 92% hoogwaterbescherming onvoldoende is. Op grond van de afgesproken integraliteit van het kabinetsbeleid zal er meer geld beschikbaar moeten worden gesteld om de oorspronkelijke plannen uit te voeren. De natuurontwikkeling in de huidige plannen is te mager; het geld daarvoor hoeft overigens niet van het ministerie van LNV af te komen. In het algemeen behoren dit soort kosten te worden betrokken bij de planvorming. Is de staatssecretaris van VW ertoe bereid het overleg met de provincies te heropenen met als uitgangspunt de oorspronkelijke plannen en een betere financiering? Hierbij moet er in samenwerking met andere ministeries een oplossing voor de Maas worden gevonden die past binnen het moderne beleid en de nota Waterbeheer 21ste eeuw.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks) herinnert eraan dat de oorspronkelijke plannen voor de Maaswerken, die vooruitliepen op de nieuwe beleidsinzichten, op veel sympathie in de Tweede Kamer konden rekenen. De uitgangspunten ervan zijn onlangs nog bevestigd in de nota Waterbeheer 21ste eeuw. Hoewel de staatssecretaris van VW zich sterk heeft gemaakt voor dat nieuwe beleid, komt de brief van 9 oktober daaraan helaas niet tegemoet. Op grond van de nota Waterbeheer 21ste eeuw is het zelfs de vraag of de Maas wel moet worden uitgediept, omdat het voordeel hiervan snel wordt tenietgedaan. Er bestaat echter een groot draagvlak voor de combinatievariant, waarvoor alle partijen concessies hebben gedaan en waarin goed wordt tegemoetgekomen aan alle belangen. Het is dan ook een belangrijke opdracht voor de staatssecretaris van VW om die eensgezindheid te herstellen en het oorspronkelijke plan uitgevoerd te krijgen.

Het project moet binnen een redelijke termijn worden uitgevoerd, gezien de belangen van de bewoners, de natuurontwikkeling en de scheepvaart in Limburg. Binnen de budgetten van het ministerie van VW worden wel miljarden guldens uitgetrokken voor verkeersmaatregelen, maar krijgen maatregelen voor water en natuurontwikkeling een veel lagere prioriteit. Op grond van de integraliteit van het beleid moet de regering met voorstellen komen om het project binnen enkele jaren volledig te financieren. De provincie Limburg benadrukt dat er ook geld van de EU beschikbaar zou moeten komen omdat andere Europese landen medeverantwoordelijk zijn voor de wateroverlast die Nederland ervaart.

Zes weken geleden is de staatssecretaris van VW gevraagd naar haar reactie op het verliezen van de gerechtelijke procedure in verband met Oolder Veste. De Tweede Kamer heeft vervolgens na drie weken slechts de melding gekregen dat zij de uitspraak nog moet bestuderen, terwijl een dag na de uitspraak in de krant stond dat zij in hoger beroep zou gaan. Er is geen sprake van een pijplijnproject: het project is veranderd en op grond van nieuw beleid kan de staatssecretaris het tegenhouden. De reële problemen van Roermond zouden dan moeten worden opgelost via de uitkering uit het Gemeentefonds of door herindeling.

De heer **Biesheuvel** (CDA) noemt de huidige situatie een patstelling. De drie Limburgse collegepartijen achten de brief van 9 oktober strijdig met het akkoord van 30 maart en de statencommissie heeft dit standpunt unaniem onderschreven. In 1995 heeft minister-president Kok al gezegd dat de noodzakelijke financiën er moeten komen en tijdens de algemene beschouwingen heeft de fractievoorzitter van de PvdA uitgesproken dat de afspraken met de provincie moeten worden nagekomen. Is het juist dat daarbij integrale financiering van de Maaswerken is toegezegd?

Na 30 maart is de staatssecretaris van VW tot de conclusie gekomen dat de Tracéwet om juridische redenen niet van toepassing is op alle werken. Is dit juridisch inderdaad onbetwistbaar? Een *lex specialis* lijkt een oplossing, maar is juridisch omstreden en levert waarschijnlijk geen tijdswinst op. Als uitvoering via de Tracéwet, met financiering door de rijksoverheid,

niet mogelijk is, moet het via streek- en bestemmingsplannen gebeuren, waarvoor de regio verantwoordelijk is. De regio vindt echter dat het aan integrale financiering van de rijksoverheid ontbreekt.

Ten opzichte van de oorspronkelijke plannen zijn er veel hogere kades voorzien om de beoogde veiligheid te bereiken. Hiermee vormen zij de basis voor die veiligheid, terwijl zij het sluitstuk zouden zijn. Het is ook niet logisch om eerst hoge kades aan te leggen en ze na het nemen van andere maatregelen eventueel te verlagen.

Het is twijfelachtig of de financiële problemen kunnen worden opgelost met behulp van de toekomstige ICES-gelden. Na een discussie over de ICES-brief van het kabinet, die voor de zomer van 2001 verschijnt, zal het volgende kabinet besluiten moeten nemen. Extra geld voor de Maaswerken zou dan wel eens ten koste kunnen gaan van de financiering van andere projecten in Limburg.

De beide staatssecretarissen moeten in het kabinet de integrale financiering rond zien te krijgen en daarmee het draagvlak in Limburg herstellen. Daarbij moeten ook de kades opnieuw in bespreking komen. De beloftes over veiligheid en natuurontwikkeling, die de veiligheid versterkt, moeten volledig worden nagekomen.

Het rapport Waterbeheer 21ste eeuw bevat vele goede elementen, die zorgvuldig besproken moeten worden, maar niet direct gevolgen mogen hebben voor alle projecten die in ontwikkeling of uitvoering zijn. Het is dan ook goed dat de overheid in hoger beroep gaat tegen de uitspraak over Oolder Veste.

De heer **Herrebrugh** (PvdA) wijst erop dat de nieuwe inzichten over waterbeheer voor een deel oude inzichten zijn, die soms al honderden jaren geleden werden toegepast, maar veronachtzaamd zijn door het geloof in de technische mogelijkheden. Deze nieuwe inzichten kregen gestalte in het plan voor een integrale aanpak, maar dit is door de regering niet op een juiste manier vertaald. Het totaal van planvorming, overleg en besluiten is chaotisch verlopen. De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat heeft de staatssecretaris daarom onlangs verzocht om een duidelijk overzicht van alle procedurele en financiële aspecten van de Maaswerken met de gevolgen voor het veiligheidsniveau, inclusief tijdschema. Het is dan ook jammer dat in dit overleg alleen de Zandmaas aan de orde is.

Over de financiering van de Maaswerken zijn toezeggingen gedaan. Voor de financiering van maatregelen voor hoogwaterbescherming is het ministerie van VW verantwoordelijk. Alleen voor aanvullende maatregelen in het kader van natuurbeleid is er een medeverantwoordelijkheid van het ministerie van LNV. Zo mogelijk moet de financiering in de lopende begrotingen worden gevonden. De oplossing van de financiële problemen kan ook worden gevonden in de ICES3-gelden. Het is weliswaar aan het volgende kabinet om hierover een beslissing te nemen, maar dit zal zich gebonden voelen aan eerdere besluiten.

De regering zal opnieuw overleg moeten voeren met provincie, gemeentes en waterschappen. De bestuurders in de regio moeten dan wel medeverantwoordelijkheid nemen voor het hele project. Enerzijds wijzen zij er steeds op dat de uitvoering van de Maaswerken sterk achterblijft bij de gewekte verwachtingen. Anderzijds vragen Limburgse gemeentes, gesteund door het provinciebestuur, om bouwen in het stroomvoerend deel van de Maas mogelijk te maken.

Het uitgangspunt moet zijn dat de procedures passen binnen de bestaande wetgeving. Uit de voortgangsrapportages van het DGR blijkt dat een groot deel van de vertragingen wordt veroorzaakt door bezwaren beroepschriftenprocedures. Als deze de uitvoering van maatregelen onmogelijk maken, moeten er andere wegen worden gezocht. Kan het niet via de Tracéwet, dan zal aparte wetgeving moeten worden ingevoerd, toegesneden op dit project.

Het plan Oolder Veste is strijdig met de nieuwe inzichten in waterbeheer. Het project was echter al te ver in de ruimtelijkeorderingsprocedures om toestemming eraan te kunnen onthouden. Inmiddels heeft de rechter uitgesproken dat de geschorste vergunning moet worden herzien. Wil de staatssecretaris de nieuwe inzichten in waterbeheer betrekken bij de beoordeling van de nieuwe vergunning? Op grond daarvan zou het plan Oolder Veste niet kunnen doorgaan. Zo nodig zal de Tweede Kamer om een uitspraak hierover worden gevraagd.

### **Het antwoord van de bewindslieden**

De **staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat** bestrijdt dat er nog niets is gebeurd aan de Maaswerken. Bij dit project, dat uniek is in Nederland en in de wereld, blijken allerlei zaken echter anders te lopen dan was voorzien. Er zijn weliswaar nog geen werken uitgevoerd, maar er is wel een projectorganisatie opgezet en er is een MER uitgebracht, waarin alle tracés uitvoerig zijn verkend. Na de MER-procedure moest op grond van het oordeel van de MER-commissie de hoogwatergolf opnieuw worden berekend volgens het nieuwe rekenmodel Waqua, wat tot vertraging heeft geleid. Een tweede tegenvaller was het inzicht dat de Tracéwetprocedure juridisch niet ideaal is voor de Maaswerken. Deze procedure was overigens niet bedoeld om burgers en instanties rechten te ontnemen, maar om integrale regie te kunnen voeren. Het project bevindt zich inmiddels in de overgangsfase van onderzoek naar besluitvorming. De projectorganisatie, die het onderzoek heeft uitgevoerd, wordt hiervoor gereorganiseerd en verkleind. Tegelijkertijd met het project Zandmaas wordt het project Maasroute voor de scheepvaart uitgevoerd om geld en tijd te besparen en een betere afstemming te bewerkstelligen. Over het PPS-project Grensmaas, bedoeld om uit de opbrengst van grondstoffen de loop van de Maas te herstellen, zullen grondeigenaren en ontgrindingsbedrijven naar verwachting in december een akkoord sluiten. Op 30 maart zijn in bestuurlijk overleg met Gedeputeerde Staten van Limburg afspraken gemaakt over integrale uitvoering van het project, niet over integrale financiering ervan. Voor de uitvoering van het DGR heeft de regering een bedrag van 2,3 mld. uitgetrokken. Hiervan is 790 mln. bedoeld voor de Maaswerken. Inclusief het bedrag van 174 mln. dat in 1995 al is besteed aan de aanleg van Maaskades, is er dus een bedrag van bijna een miljard gulden voor Limburg beschikbaar, dat door de Tweede Kamer is geaccordeerd. Het is de provincie Limburg altijd duidelijk geweest dat dit slechts voldoende is om het eerste deel van het project, pakket 1, te financieren. In het overleg heeft de staatssecretaris uitgesproken dat de financiering van het resterende deel, dat voornamelijk natuurontwikkeling betreft, te zijner tijd wordt gevonden. Het verschil van inzicht tussen de provincie en het rijk heeft slechts betrekking op de snelheid waarmee dat pakket 2 kan worden gefinancierd. De provincie Limburg hecht sterk aan een beschermingsniveau van 1:250 voor 70% van de bevolking in 2006. Dit is een grote verbetering ten opzichte van het bestaande niveau van 1:20 tot 1:50. Met de beschikbare middelen voor pakket 1 kan in 2015 de hoogwaterbescherming voor 92% zijn verwezenlijkt; het overblijvende gebied heeft dan een beschermingsniveau van 1:200. Hoewel het rijk vanaf het begin geen voorstander was van de aanleg van kades, wilde de provincie deze als eerste bescherming voor dichtbevolkte gebieden. Uit herberekeningen bleek echter dat de in 1996 aangelegde kades te laag zijn. In het bestuurlijke overleg heeft de staatssecretaris met de provincie afgesproken dat de gewenste doelstelling in 2006 wordt gehaald en dat hiervoor de kades op de hoogte worden gebracht die volgens Waqua nodig is, waarmee 50% van de nagestreefde veiligheid wordt bereikt. De betrokken gemeentes, Roermond, Gennep en Venlo, hebben hiertegen bezwaren en werken inmiddels samen met Rijkswaterstaat en de projectorganisatie aan een alternatief. De staatssecretaris

wil instemmen met de uitvoering van zo'n alternatief als het binnen het budget blijft en hetzelfde beschermingsniveau biedt, maar dan zal de provincie ermee moeten instemmen dat dit niet in 2005 wordt bereikt. Op grond van het rapport van de commissie-Boertien is 900 ha natuurontwikkeling voor Zandmaas en Grensmaas samen afgesproken. In pakket 1 zit 550 ha voor de Zandmaas en naar verwachting komt daar met het project Grensmaas 1000 ha bij. In pakket 2 zit de rest van de natuurontwikkeling en de laatste 8% van de hoogwaterbescherming. In het overleg van 30 maart is afgesproken dat de staatssecretarissen van VW en LNV zich ervoor zullen inspannen om additionele middelen te vinden voor die grote natuurontwikkeling in pakket 2.

Inmiddels is gebleken dat de Tracéwetprocedure niet voor alle projectonderdelen voldoet en dat er ook streek- en bestemmingsplanprocedures nodig zijn; het provinciebestuur van Limburg is begin juli hiervan op de hoogte gesteld. Onder gezamenlijke regie van rijk en provincie zal het project echter nog steeds goed uitvoerbaar zijn. Een lex specialist is niet bedoeld om claims en procedures te voorkomen, maar om die regie te voeren. Verder kan de rijksprojectenprocedure, die ter vaststelling bij de Tweede Kamer ligt, mogelijk een rol spelen in de regie van projecten in het kader van Ruimte voor de rivier.

Een eventueel probleem in Maastricht is nooit in enig overleg over de Maaswerken aan de orde gesteld. Als daar een probleem is, zal het worden bekeken.

Er is geen sprake van dat er bij Lomm vervuild slib zal worden gestort. Alleen grond die van de oevers komt, wordt voor de nevengeul gebruikt. Het beleid voor «Ruimte voor de rivier» is in overeenstemming met het rapport van de commissie Waterbeheer 21ste eeuw. Er wordt dan ook geen vergunning meer gegeven voor bouwen in uiterwaarden. Van de projecten die al liepen op het moment dat voor de nieuwe beleidslijn werd gekozen, is een aantal afgevoerd. Oolder Veste was een van de projecten die onder voorwaarden konden worden voortgezet. Volgens de bestuurlijke afspraak tussen de ministers van VROM, de minister van VW en de provincie Limburg kan die bouwlocatie alleen doorgaan als een hoogwaterbescherming van 1:1250 wordt geboden en zij slechts gelegen is in het bergende winterbed van de Maas. Zowel de eerste als de tweede versie van het bouwplan voldoet volledig aan de eisen die de ministers en de provincie hadden gesteld. De staatssecretaris acht zich aan die bestuurlijke afspraken gebonden.

De **staatssecretaris van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij** herinnert eraan dat een van de voorwaarden van het rijk voor het beschikbaar stellen van geld voor de hoogwaterbescherming in Limburg, is dat de maatregelen natuurvriendelijk zijn, ook in verband met een maatschappelijk acceptabele uitvoering ervan. Hierbij is ook sprake van ecologisch herstel van de rijkswateren, een verantwoordelijkheid van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het totale project en de financiën ervoor zijn bedoeld voor veiligheid plus beperkte natuurontwikkeling. Tijdens de voorbereiding is nagegaan hoe maatregelen en werkzaamheden konden worden gecombineerd om dit te bereiken. Om financiële redenen is het totale project verdeeld in twee pakketten. In pakket 1, dat met de beschikbare middelen wordt uitgevoerd, zit 550 ha natuurontwikkeling, 25% van het totaal. Inmiddels heeft het ministerie van LNV een ICES-claim ingediend, zowel voor de veiligheid als voor de natuurontwikkeling. Hiermee wordt voldaan aan de inspanningsverplichting die op 30 maart is aangegaan voor het vinden van financiering voor pakket 2. Verder zal het ministerie van LNV de taak van 1100 ha ecologische hoofdstructuur in het Zandmaasgebied uitvoeren.

## Nadere gedachtewisseling

Mevrouw **Verbugt** (VVD) stelt vast dat de afspraken die op 30 maart met de provincie Limburg zijn gemaakt, worden nagekomen.

Verdieping en verruiming van de rivier met kades als sluitstuk moet het uitgangspunt blijven. Voordat het besluit wordt genomen om de aanleg van kades te vervroegen, zal het alternatief van de gemeentes moeten worden getoetst aan de uitgangspunten. Kan de Tweede Kamer inzicht krijgen in alternatieve plannen om te weten welke speelruimte er is voor verbeteringen? Het wekt overigens verbazing dat Maastricht geen onderdeel is van de integrale plannen voor de Maas.

Volgens de minister van VROM kan de rijksprojectenprocedure niet worden gevolgd als tegelijkertijd een Tracéwetprocedure wordt gevolgd. Op welke manier denkt de regering dit op te lossen?

Mevrouw **Augusteijn-Esser** (D66) vindt het onbegrijpelijk dat de regering van mening is dat alles geregeld is, terwijl het provinciebestuur van Limburg meent dat er juist niets geregeld is. Zij vraagt de staatssecretaris van VW, opnieuw te overleggen met de provincie, af te zien van twee meter hoge kades, te kiezen voor betere verruiming van het rivierbed, een aanvang te maken met de oorspronkelijke plannen en deze inderdaad uit te voeren. Pakket 1 mag alleen worden uitgevoerd onder de voorwaarde dat er geen maatregelen worden genomen die later de natuurontwikkeling in de weg staan. Een motie hierover zal aan de Tweede Kamer worden voorgelegd.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks) constateert dat een meerderheid van de Kamer vindt dat de kades niet in eerste instantie moeten worden aangelegd en dat er moet worden ingezet op de oorspronkelijke plannen voor verruiming. Het is echter niet duidelijk of dit ook de koers van de regering is. Zo nodig zal de Kamer hierover een duidelijke uitspraak moeten doen.

Er komen vele ICES-claims en het is onduidelijk wat het resultaat voor de Maaswerken zal zijn. De regering heeft op dit moment al veel geld beschikbaar, maar verdeelt dit volgens verkeerde prioriteiten. De staatssecretaris van VW zou binnen de eigen begroting hogere prioriteit aan water moeten toekennen, zodat het project in totaliteit gefinancierd kan worden en de onzekerheid kan worden weggenomen.

De heer **Biesheuvel** (CDA) benadrukt dat met de uitvoering van het project pas kan worden begonnen als er draagvlak voor is in Limburg. Dit draagvlak is des te belangrijker nu de uitvoering meer afhankelijk is geworden van streek- en bestemmingsplanprocedures. Wellicht is het misverstand over de toezegging van de staatssecretaris van VW op 30 maart ontstaan doordat er voor de resterende financiering wordt ingezet op de ICES-gelden, maar het nog onduidelijk is of die claim wordt gehonoreerd. De staatssecretaris zal hierover opnieuw moeten overleggen met de minister van Financiën en vervolgens met de provincie Limburg om het noodzakelijke draagvlak te creëren.

De heer **Herrebrugh** (PvdA) bepleit voor de Maaswerken een eenduidige bezwaar- en beroepschriftenprocedure, zoals voor de dijkversterking in het kader van het DGR heeft gegolden. Als dit niet via de rijksprojectenprocedure kan en ook de Tracéwetprocedure geen oplossing biedt, zal er speciale wetgeving moeten komen.

Pakket 1 moet de hoogwaterbescherming bieden, voor een bedrag van 680 mln., prijspeil 1998. Vervolgens wordt pakket 2 gericht op natuurontwikkeling. Omdat dit pas na 2002 aan de orde is, is financiering uit de ICES3-gelden goed mogelijk.



Het standpunt van de regering dat Oolder Veste een oud plan is dat daarom als pijplijnproject moet worden aangemerkt, is onjuist. De stedenbouwkundige opzet ervan is wel degelijk veranderd.

De **staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat** heeft er moeite mee dat er weinig geloof aan haar woorden wordt gehecht. Zij wil nu snel aan de slag gaan in Limburg. Hiervoor is het belangrijk dat er overeenstemming is over een aantal zaken.

Dat het waterbeheer anders wordt aangepakt, betekent niet dat technische oplossingen overbodig zijn. Kades blijven nodig, ook volgens de commissie Waterbeheer 21ste eeuw en Ruimte voor de rivier. Zij zijn noodzakelijk bij bevolkingscentra langs de Maas, die zich daar soms al honderden jaren bevinden. De gemiddelde verhoging van de kades is overigens maar 50 cm. Het was overigens de provincie die aandrong op vervroeging van de aanleg ervan.

Het alternatief Maascorridor geeft slechts 40 cm verlaging van de waterstand, terwijl er 80 cm tot 100 cm nodig is. Een vergelijking van de plannen en de alternatieven kan het beste aan de deskundigen worden overgelaten. Het is echter nog onzeker wanneer de alternatieven gereed zullen zijn.

In het verslag van het bestuurlijke overleg van 30 maart, dat naar de Kamer zal worden gestuurd, staat duidelijk dat nog geen harde toezegging over de financiering kon worden gedaan, maar dat alles in het werk zou worden gesteld om de gewenste uitkomst in 2015 te bereiken, zo mogelijk via een ICES-claim. Wel was er overeenstemming nodig om de besluitvormingsprocedure formeel te kunnen beginnen en in februari 2001 een ontwerp-tracébesluit ter inzage te kunnen leggen. Verder staat in het verslag dat er besloten is voorrang te geven aan kadeverhoging op korte termijn bij de drie dichtstbevolkte centra, Roermond, Venlo en Gennep. De provincie wilde Mook-Middelaar hieraan toevoegen, maar de regering wilde het laten bij drie locaties, waarbij de provincie wel een locatie mocht vervangen. De provincie zag hiervan af en wilde gedurende het traject bezien of de veiligheid bij Mook-Middelaar al dan niet met tijdelijke maatregelen kan worden verhoogd.

Er zijn grote problemen met de financiering van waterwerken. De begroting zit ook niet zo eenvoudig in elkaar dat er zomaar een half miljard gulden extra voor kan worden uitgetrokken.

De **staatssecretaris van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij** herhaalt dat in het bestuurlijke overleg is afgesproken dat er een ICES-claim zou worden ingediend. Dit heeft het ministerie van LNV inmiddels gedaan, ondersteund door het ministerie van VW. De vele claims die zijn ingediend, zullen intensief worden besproken binnen het kabinet. Het resultaat daarvan zal in het najaar 2001 aan de Kamer worden gestuurd.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Blaauw

De voorzitter van de vaste commissie voor Landbouw, Natuurbeheer en  
Visserij,  
Ter Veer

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Roovers