

Vergaderjaar 1995–1996

24 451

Goedkeuring van de op 17 januari 1995 te Antwerpen tot stand gekomen Verdragen tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Vlaams Gewest inzake de verruiming van de vaarweg in de Westerschelde en, respectievelijk, de afvoer van het water van de Maas (Trb. 1995, 51 en 50)

Nr. 5

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 7 december 1995

De regering heeft met belangstelling kennis genomen van de bijdragen van de verschillende fracties aan het verslag.

1. Algemeen/ Voorgeschiedenis

De leden van de RPF-fractie vragen, hoe de verklaring van de regering, dat er geen directe koppeling tussen de Verdragen inzake de bescherming van de Maas en van de Schelde en het Verdrag inzake de verruiming van de vaarweg in de Westerschelde bestaat, zich verhoudt tot het Vlaamse voorbehoud in 1994, om de Verdragen inzake de bescherming van de Maas en van de Schelde te ondertekenen. Zij informeren voorts naar de stand van zaken met betrekking tot de ratificatie van de «waternverdragen» in het Vlaams Gewest en vragen of de regering de indruk heeft dat het Vlaams Gewest de parlementaire behandeling ophoudt, totdat de besluitvorming in het Nederlandse parlement is afgerond, en zo nee, of het tegendeel kan worden aangetoond.

Hierop antwoorden wij als volgt. Zoals in de memorie van toelichting en in de brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 20 januari 1995 aan de voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat van de Tweede Kamer (nr. HW/AW 189856 van 20 januari 1995) vermeld, werd in juni 1993 tussen de Nederlandse en de Vlaamse regering afgesproken dat de onderhandelingen over Vlaams-Nederlandse kwesties losgekoppeld zouden worden van de, voortaan internationale, onderhandelingen over de kwaliteit van Maas en Schelde. Zij gingen de inspanningsverplichting aan, de Vlaams-Nederlandse kwesties, waaronder het dossier van de hogesnelheidslijn (HSL), zoveel mogelijk parallel op te lossen. Toen van Vlaams/Belgische zijde in het voorjaar van 1994 geen duidelijkheid kon worden gegeven over de procedures en het tijdpad waarlangs gezamenlijke besluitvorming over tracé, financiering en aanleg van de HSL tot stand zou moeten komen, kon er geen gemeenschappelijke verklaring over de Vlaams-Nederlandse samenwerking tot stand komen en kon, vanwege de afgesproken paralleliteit, op dat moment niet worden overgegaan tot ondertekening van de Vlaams-Nederlandse verdragen. Vlaanderen herstelde daarop de «koppeling» met de Verdragen inzake de bescherming van de Maas en, respectievelijk van de Schelde en ging niet over tot ondertekening van deze internationale Verdragen. Hieruit moge

blijken dat deze koppeling door Nederland vanaf 1993 niet meer is gelegd, maar door Vlaanderen in 1994 weer wel.

De Verdragen inzake de bescherming van de Maas en, respectievelijk, van de Schelde en de Verdragen inzake de verruiming van de vaarweg in de Westerschelde en, respectievelijk, de afvoer van het water van de Maas zijn alle voorgelegd aan de Vlaamse Raad (het Vlaamse Parlement); de bekrachtiging van deze vier verdragen wordt nog in 1995 verwacht. De Overeenkomst tot herziening van het Scheldereglement werd reeds op 5 april 1995 door Vlaanderen geratificeerd. Gezien het bovenstaande heeft de regering de indruk dat de goedkeuring van deze Verdragen in Vlaanderen zeker niet achterloopt bij de procedures in Nederland.

2. Inhoud van het Verdrag inzake de verruiming van de vaarweg in de Westerschelde

De leden van de RPF-fractie vragen een nadere toelichting bij de Vlaamse en de Nederlandse economische, financiële en eventueel andere belangen bij de verruiming van de vaarweg in de Westerschelde en voorts met welke directe kosten Nederland maximaal kan worden geconfronteerd.

Terzake diene het volgende. Het 48/43-voet verruimingsprogramma heeft tot doel, de thans getij-gebonden containervaart op Antwerpen zoveel mogelijk getij-ongebonden te laten verlopen en ook de toeganke-lijkheid van de Antwerpse haven voor massagoedschepen te vergroten. Dit principe is in het studierapport van de Technische Scheldec commissie uitgewerkt en heeft geleid tot de dringende wens van de Vlaamse regering dit specifieke verruimingsprogramma uit te voeren. De Nederlandse regering acht de Vlaamse stelling geloofwaardig, dat de besparingen door verminderde overligtijden, en de bijkomende voordelen, opwegen tegen de kosten van het project. Als bijkomende voordelen voor Antwerpen zijn te noemen de betere spreiding in de tijd van het scheepvaartverkeer en, in potentie, de iets grotere schepen die, weliswaar met overliggen, Antwerpen zouden kunnen bereiken. De Nederlandse regering draagt geen verantwoordelijkheid voor de financieel-economische rentabiliteit van het project en beschikt ook niet over een expliciete financieel-economische kosten/baten-analyse van dit project. De afweging van de Nederlandse regering is een andere geweest. Nederland heeft te maken met de eis van goed nabuurschap ten opzichte van Vlaanderen en met de directe voor- en nadelen voor Nederland. Goed nabuurschap was voor de regering de doorslaggevende factor. Voorts zijn als voordelen voor Nederland te noemen de wat vergrote bereikbaarheid van de havens van Vlissingen en Terneuzen en de verbetering van oeververdedigingen voor zover ze passen in het huidige onderhoudsschema. Bij de kostenverdeling hebben voorts meegespeeld, dat Nederland als vaarweg-beheerder traditioneel zorgt voor de wrakopruijing in de Westerschelde en dat Vlaanderen in het kader van de werken aan Nederland BTW betaalt. Nederland wordt geconfronteerd met kosten van maximaal f 54 miljoen voor voorbereiding en uitvoering van de opruimingswerken en de oeververdedigingswerken en voorts met kosten voor monitoring, studie en onderzoek (geschat op maximaal f 10 miljoen), in totaal dus maximaal f 64 miljoen, geen rekening gehouden met BTW-inkomsten, uit betalingen door Vlaanderen, van ca. f 35 à 50 miljoen. De kosten van onderhoud van de oeververdediging en toekomstige wrakopruijing na voltooiing van de verruimingswerken zijn, zoals ook thans, voor rekening van Nederland. De overige kosten worden gedragen door Vlaanderen. Voor de duidelijkheid zij vermeld dat de meerkosten van de herstelwerken voor Nederland (boven de f 44 miljoen die voor rekening van Vlaanderen komt) geen rechtstreekse verdragsverplichting zijn, maar dat deze alleen verschijnen wanneer Nederland besluit extra geld te besteden voor verdergaande

maatregelen in het kader van een lange-termijn plan voor ecologisch herstel en versterking van het estuariene karakter van de Westerschelde.

De leden van de VVD-fractie vragen of, kort samengevat, een overzicht kan worden gegeven, hoeveel en voor welke activiteiten of werken Nederland respectievelijk Vlaanderen bijdraagt. Zij vragen verder waarom er voor is gekozen dat Vlaanderen de meerkosten draagt boven de bijdrage van f 54 miljoen van Nederland aan de voorbereiding en uitvoering van de opruimings- en oeververdedigingswerken, en Nederland de meerkosten draagt die uitgaan boven de bijdrage van f 44 miljoen van Vlaanderen aan de voorbereiding en uitvoering van de herstelwerken. Zij vragen of de Nederlandse bijdrage in een redelijke verhouding staat tot de Nederlandse baten.

Hieromtrent kunnen wij het volgende meedelen. Hierboven is reeds aangegeven wat en voor welke activiteit de bijdrage van Nederland is. Ten laste van Vlaanderen komen de kosten van voorbereiding en uitvoering van het verruimingsbaggerwerk, de kosten van voorbereiding en uitvoering van de herstelwerken voor de natuur tot een maximum van f 44 miljoen, en de meerkosten van de voorbereiding en uitvoering van de opruimings- en oeververdedigingswerken boven het maximum van de Nederlandse bijdrage van f 54 miljoen. Het totaal daarvan kan worden geschat op ca. f 400 à 500 miljoen. Daarnaast komen de kosten van het onderhoudsbaggerwerk ten laste van Vlaanderen. Uitgangspunt van de kostenverdeling was, dat Nederland een redelijk maar vast bedrag zou bijdragen aan de verruimingswerken. Dit was mogelijk door de Nederlandse bijdrage te beperken tot de activiteiten en werken die Nederland zelf voorbereidt en uitvoert en daaraan een plafond te stellen. Dit plafond diende overeen te komen met de in redelijkheid geschatte Nederlandse baten bij het project. Omgekeerd was uitgangspunt, dat Vlaanderen zekerheid moest hebben over zijn kosten voor de herstelwerken ingevolge dit Verdrag. Over deze werken wordt namelijk pas in 1996 een beslissing genomen, waarbij de primaire verantwoordelijkheid bij Nederland ligt. Er is daarom gekozen voor een constructie waarbij Vlaanderen zijn financiële verplichting op dit punt globaal afkoopt en Nederland de vrijheid gelaten wordt om eventueel zelf, in het kader van een lange-termijn plan van ecologisch herstel en versterking van de estuariene karakteristieken, verder te gaan.

De leden van de VVD-fractie vragen voorts of aangegeven kan worden in hoeverre het Verdrag gevolgen heeft voor de (concurrentiepositie van de) Rotterdamse en Zeeuwse havens, of de bereikbaarheid van de Zeeuwse havens er door wordt vergroot en welke uitstraling daar van uit kan gaan. De leden van de RPF-fractie vragen welk nadeel de Zeeuwse havens zouden ondervinden van het uitblijven van de verdieping.

Hierop antwoorden wij dat de gevolgen voor de concurrentiepositie van de Rotterdamse haven moeilijk zijn aan te geven. Weliswaar verbetert de bereikbaarheid van Antwerpen, maar daar staan ook aanzienlijke investeringen en toegenomen kosten van onderhoudsbaggerwerk tegenover. Enige potentiële versterking van de positie van Antwerpen tegenover Rotterdam mag echter wel worden verwacht. Ook de Zeeuwse havens Vlissingen en in mindere mate Terneuzen, en de daarmee samenhangende economische structuren, kunnen in principe profiteren van de wat ruimere vaargeul. Tot nu toe was de diepgang echter geen beperkende factor voor de ontwikkeling van deze havens.

De leden van de PvdA-fractie verzoeken een nadere toelichting over de stand van zaken rondom de herstelwerken in verband met het verlies aan natuurwaarden. De leden van de fractie van D66 vragen de regering nader in te gaan op de stand van zaken rond de Alternatieven-nota voor de herstelwerken voor de natuur. Deze leden vragen de regering tevens of zij

van oordeel is dat deze herstelwerken een integraal deel uitmaken van het verruimingsproject van de Westerschelde. Voorts vragen deze leden de minister van Verkeer en Waterstaat of zij bereid is zich, samen met de minister van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, bestuurlijk tot het uiterste in te spannen om de herstelwerken, volgens de bedoelingen van het Verdrag, op zo kort mogelijke termijn te doen uitvoeren. Zij vragen daarbij de regering aan te geven, wanneer het naar verwachting mogelijk zal zijn de precieze aard en omvang van de herstelwerken aan te geven. Voorts vragen zij een reactie op hun mening, dat de minister bij de keuze van de herstelwerken het advies van de natuurbeschermingsorganisaties, die beheerders zijn van belangrijke natuurgebieden in en aan de Westerschelde, zwaar moet laten meewegen.

Terzake antwoorden wij als volgt. Het verdrag bepaalt in artikel 2, tweede lid, duidelijk dat de herstelwerken voor de natuur een integraal onderdeel van het verruimingsproject uitmaken. Het Verdrag bepaalt voorts in artikel 3, dat het Koninkrijk der Nederlanden zorg draagt voor de voorbereiding, de uitvoering en het onderhoud van de herstelwerken. Het doel en de aard van de herstelwerken zijn beschreven in bijlage B, punt 3, van het Verdrag en de uitvoeringsplanning is globaal (1996 t/m 2001) aangegeven in bijlage C, blad 3, van het Verdrag. Op 18 december 1995 zal een Alternatieven-nota verschijnen, waarin de mogelijkheden voor het herstel van natuurwaarden in de Westerschelde zijn geïnventariseerd. Deze nota zal niet alleen worden gebruikt als basis voor de selectie van herstelwerken in het kader van het verruimingsproject, maar ook als basis voor het ontwikkelen van projecten, die beogen voor de langere termijn het estuariene karakter van de Westerschelde te herstellen en zo mogelijk te verbeteren. Bedacht moet worden dat de effecten van de verruimingswerken ingevolge het Verdrag slechts een fractie vormen van het verlies aan natuurwaarden dat in de jongste historie is opgetreden door inpoldering van schorlanden en regulering van de vaarweg. De regering zal zich er voor inzetten dat een definitieve beslissing over de keuze van de herstelwerken in het kader van het Verdrag op zo kort mogelijke termijn wordt getroffen – zij streeft daarbij naar het voorjaar van 1996 – en dat de uitvoering van deze werken eveneens op zo kort mogelijke termijn, binnen de in het verdrag genoemde periode, ter hand wordt genomen. Daarnaast zal de regering actief bijdragen, ook financieel, aan verdere herstelwerken ter versterking van het estuariene karakter van de Westerschelde. Daarbij moet worden aangetekend dat voor het uitvoeren van de herstelwerken een draagvlak in de betreffende regio nodig is. De regering heeft er vertrouwen in, dat dat draagvlak in het Bestuurlijk Overleg Westerschelde en in het overleg met alle betrokken belangengroepen gevonden kan worden. Vanzelfsprekend zal daarbij het advies van de meest betrokken natuurbeschermings- en -beheersorganisaties het nodige gewicht in de schaal leggen, waarbij het onze intentie is tot overeenstemming te komen.

Met betrekking tot de vraag van voornoemde fractie, wat verstaan dient te worden onder «geen wezenlijke aantasting van oevers en geulranden» kunnen wij meedelen dat hiermee is bedoeld, dat verzekerd wordt, dat geen gevaar voor aantasting van de hoogwaterkering zal optreden en dat extra aantasting van schorren en slikken zoveel als mogelijk wordt voorkomen. In de praktijk betekent dit laatste, dat tot de aanleg van de geulrandverdedigingen, afhankelijk van de plaatselijke condities, een extra erosie van nul tot 15 meter zal kunnen plaats vinden. De geulrandverdedigingen zullen tot effect hebben, dat de huidige uitbochtigerosie, plus die ten gevolge van de onderhavige verruiming, tot staan zal worden gebracht.

De leden van de PvdA-fractie vragen of er terzake van de uitvoering en het onderhoud van de oeververdedigingswerken ingevolge het onder-

havige Verdrag een plan van aanpak bestaat en op welke plaatsen er reden is tot zorg. Deze leden vragen voorts wat de consequenties zijn van de verhoogde stroomsnelheid in de Westerschelde ten gevolge van de verdieping voor met name de veiligheid. De leden van de RPF-fractie vragen in hoeverre de oeververdedigingswerken ook zouden hebben plaatsgevonden als geen sprake zou zijn van het verruimingsproject.

Hierop antwoorden wij dat de oevervakken waar ingevolge de verruimingswerken extra erosie zou kunnen optreden, zijn aangegeven in bijlage C, blad 1, van het Verdrag. Deze vakken zullen ingevolge artikel 4, eerste lid, van het Verdrag zoveel mogelijk gelijktijdig en gelijklopend met de baggerwerkzaamheden worden beschermd. De uitvoering en het onderhoud van de oeververdedigingswerken zal zodanig zijn, dat de vaargeul op voldoende afstand van de waterkering blijft, zodat er geen invloed is op de veiligheid daarvan. De marginaal hogere stroomsnelheden hebben geen invloed op de veiligheid van de scheepvaart. Wanneer er geen sprake zou zijn van het verruimingsproject, dan zouden er pas oeververdedigingswerken worden aangelegd wanneer dit in het kader van het huidige onderhoud nodig zou worden.

De leden van de RPF-fractie informeren of het verruimingsproject van de Westerschelde alleen is gebaseerd op tien jaar oude studies. De leden van de fractie van D66 vragen of uit de toelichting op artikel 1 is op te maken dat sedert 1985 geen uitgebreide voorlichtings- en inspraakprocedure is gevolgd.

In antwoord op deze vragen lijkt het ons dienstig een overzicht te geven van de verrichte studies, de voorlichting en de inspraak terzake die hebben plaatsgevonden of nog plaats zullen vinden.

Na voltooiing van het studierapport en de nota van de Technische Scheldec commissie en de uitgebreide voorlichtings- en inspraakprocedure in het kader van de advisering door de Raad van de Waterstaat (1985), is de studie, de voorlichting en de inspraak in andere kaders voortgezet. Allereerst werd in 1986 door het Rijk, de provincie en de betrokken gemeenten en waterschappen besloten een beleidsplan voor de Westerschelde en haar mondingsgebied op te stellen, teneinde de conflicten tussen de verschillende functies en activiteiten in het Westerscheldegebied duurzaam op te lossen. Voor dit beleidsplan zijn uitgebreide studies verricht, met name ook over de aspecten natuur en milieu van de Westerschelde. Daarbij werd expliciet rekening gehouden met de nota en het studierapport van de Technische Scheldec commissie en met het advies van de Raad van de Waterstaat betreffende de verdieping van de Westerschelde. De studies zijn besproken in een klankbordforum, waarbij de achterban van de verschillende participanten (gemeenteraden, algemene vergaderingen van waterschappen, enz.) bij de standpuntsbepaling werden betrokken. Omtrent het ontwerp-beleidsplan heeft in 1989 en 1990 in de betreffende regio een uitgebreide informatie- en inspraakronde plaatsgevonden. De reacties zijn, met de beantwoording en de conclusies, in een antwoordnota samengevat; de conclusies zijn in het definitieve beleidsplan verwerkt. Ter zake van het vastgestelde Beleidsplan Westerschelde werd op 22 oktober 1992 door alle betrokken bestuurders (het «Bestuurlijk Overleg Westerschelde») een bestuursovereenkomst gesloten. Het actieplan, dat onderdeel van het beleidsplan uitmaakt, vermeldt onder meer dat de uitvoeringsvoorstellen voor de 48/43-voet verdieping zullen worden getoetst aan het gestelde in het beleidsplan. In het kader van het Beleidsplan Westerschelde is in 1989 een gezamenlijk Nederlands-Vlaams project «Oost-west» van start gegaan. Dit project beoogt een analyse te geven van de problematiek rond baggeren, storten en inrichting van het Schelde-estuarium. In het verlengde hiervan wordt een verkenning uitgevoerd naar oplossingsrichtingen, die recht doen aan de functie van de Westerschelde als vaarweg en tegelijkertijd de ecologische karakteristieken als estuarium versterken. Hierbij wordt gestreefd

naar een lange-termijn visie als kader voor maatregelen op korte en middellange termijn. De uitvoeringsaspecten van het 48/43-voet verdiepingsprogramma krijgen daarbij de bijzondere aandacht. Het in 1991 door de projectgroep uitgebrachte rapport van een pilot-studie («Het Schelde-estuarium, meer dan een vaarweg») kreeg een brede verspreiding onder belanghebbenden en geïnteresseerden. Vervolgens heeft een breed samengesteld review-team de voorgestelde oplossingsrichtingen nader onderzocht en voorstellen gedaan voor vervolgstudies, met name over bagger- en oeverbeschermingstechnieken, zandwinning, het verplaatsen van stortlokaties, het vergroten van de komberging en het herstel van habitat-typen. Gaande het verdere onderzoek zijn de belanghebbende instanties en de geïnteresseerde groeperingen steeds door middel van brochures en persberichten over de onderwerpen van de studies en de voortgang geïnformeerd. In 1994 zijn de resultaten van de studies door het review-team in een publiek symposium gepresenteerd en bediscussieerd. Met deze resultaten is rekening gehouden bij de uitwerking van het onderhavige Verdrag en bij het detailleren van de uitvoeringsmodaliteiten. Voorts vermelden wij dat de Alternatieven-nota inzake de herstelwerken voor de natuur, die op 18 december 1995 zal verschijnen, door het Bestuurlijk Overleg Westerschelde zal worden getoetst aan de doelen uit het Beleidsplan Westerschelde. Een zo groot mogelijk maatschappelijk draagvlak is daarbij uitgangspunt. Begin 1996 zal in de Westerschelde-regio een aantal bijeenkomsten worden georganiseerd, waarin de Alternatieven-nota zal worden toegelicht en waarbij een ieder in de gelegenheid zal worden gesteld zijn of haar zienswijze naar voren te brengen. Rekening houdend met de resultaten van deze inspraak zal het Bestuurlijk Overleg daarna een advies uitbrengen aan de minister van Verkeer en Waterstaat, die daarop op zo kort mogelijke termijn een beslissing zal nemen over de aard en de locatie(s) van de herstelwerken. Verder vindt met betrekking tot de uitvoeringsaspecten van het verruimingsproject de nodige inspraak plaats in het kader van de vergunningen die voor de uitvoering van het project verleend moeten worden. De procedures voor de behandeling van de aanvragen voor deze vergunningen zullen niet verschillen van de in Nederland voor soortgelijke projecten gebruikelijke procedures. Dit betekent dat het nodige onderzoek plaatsvindt, dat, voor zover wettelijk voorgeschreven of door de bevoegde overheid nodig geacht, de ontwerp-beschikking in het openbaar ter visie wordt gelegd, dat de mogelijkheid tot inspraak wordt gegeven, en dat de in de Nederlandse wet vastgelegde mogelijkheden tot bezwaar en beroep openstaan. Tenslotte zij vermeld dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat zich de afgelopen jaren heeft ingespannen, belanghebbenden en geïnteresseerden op de hoogte te houden van de ontwikkelingen met betrekking tot het verruimingsproject. In 1994 en 1995 zijn onder meer voorlichtingsbijeenkomsten gehouden voor provincie, gemeenten, belangenorganisaties en overige geïnteresseerden in Middelburg (2x), Terneuzen, Hontenisse, Hulst, Reimerswaal, Oostburg, Kapelle, Borsele en Valkenisse. In dit kader zijn ook te noemen het periodiek overleg van de Rijkswaterstaat met de Zeeuwse natuurbeschermingsorganisaties en de «Schelde Nieuwsbrief» waarin regelmatig wordt gerapporteerd over de stand van zaken omtrent het verruimingsproject.

De leden van de fractie van D66 en de leden van de RPF-fractie vragen voorts naar de stand van zaken met betrekking tot het voldoen van Nederland aan de vogelrichtlijn en de habitatrichtlijn.

Ter zake diene het volgende. In het Natuurbeleidsplan (1990) en in het Structuurschema Groene Ruimte (1993) wordt de Westerschelde aangeduid als deel van de «Ecologische Hoofdstructuur». Dit kwalificeert de Westerschelde in het Nederlandse beleid als een gebied met een in (inter)nationaal opzicht belangrijk, duurzaam te behouden ecosysteem.

De volgende gebieden in de Westerschelde hebben thans reeds een beschermde status:

– *Schor van Waarde*

Op basis van de Natuurbeschermingswet sinds 30 januari 1973 beschermd natuurmonument en sinds 27 juli 1978 tevens staatsnatuurmonument.

– *Verdronken Land van Saeftinghe*

Op basis van de Natuurbeschermingswet sinds 23 december 1975 beschermd natuurmonument en sinds 23 februari 1977 tevens staatsnatuurmonument; op 18 juli 1995 aangemeld als Wetland in het kader van de Ramsar Conventie; sinds 18 juli 1995 speciale beschermingszone op basis van Richtlijn 79/409/EEG inzake de instandhouding van wilde vogels.

– *Verdronken Zwarte Polder*

Op basis van de Natuurbeschermingswet sinds 23 december 1976 beschermd natuurmonument en sinds 26 april 1976 staatsnatuurmonument.

De aanwijzing van verdere delen van de Westerschelde als beschermd en staatsnatuurmonument is in voorbereiding. Naar verwachting zal de aanwijzing medio 1997 plaatsvinden. In deze geplande aanwijzing zijn de resterende schorgebieden, slikken en platen van de Westerschelde en het Zwin begrepen.

De regering is voorts van mening, dat de Westerschelde, in lijn met het gestelde in het Structuurschema Groene Ruimte, en dus ook rekening houdend met de scheepvaartfunctie, een adequate bescherming dient te krijgen op grond van de in 1992 vastgestelde richtlijn 92/43/EEG inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna, de zogeheten Habitat richtlijn. Momenteel wordt de aanmelding van de nationale lijst van de gebieden, waarop deze richtlijn van toepassing is, voorbereid.

Deze leden vragen verder of de gevolgen van de verdiepingswerken voor de kinderkamerfunctie in relatie tot de visstand in de Westerschelde zijn onderzocht in het advies van de Raad van de Waterstaat en tevens, of de oppervlakte aan stortplaatsen zal leiden tot een verlies aan visgronden.

Hierop antwoorden wij als volgt. In het rapport van de Technische Scheldec commissie over het verruimingsprogramma is uitgebreid aandacht besteed aan de invloed op de biotische componenten van de Westerschelde en aan visserij-aspecten zoals kraam- en kinderkamerfunctie en beroepsvisserij. Ook bij de advisering door de Raad van de Waterstaat en bij latere studies is dit aandachtsgebied steeds in de afweging betrokken. Dit heeft er toe geleid dat is gekozen voor een zodanige uitvoering van de werken, bijvoorbeeld storten op grote diepte, dat de gevolgen voor de kraamkamerfunctie en voor de visserij gering zullen zijn. In de nog te verlenen baggervergunning zal expliciet rekening worden gehouden met de visserijbelangen. Bepaalde (potentiële) stortplaatsen voor de baggerspecie zullen, op verzoek van de visserij- en natuurbeschermingsorganisaties, worden verlaten (stortplaatsen «Sea Blue», «Vaarwater langs Hoofdplaat» en «Sluissche Hompels») of ontzien (beperking van de te storten hoeveelheid, geen storting in bepaalde jaargetijden, storting alléén in de vloedfase of alléén in de ebfase). Dit betekent dat de vergunninghouder een deel van de baggerspecie verder weg zal moeten afvoeren naar op Belgisch grondgebied beschikbare stortplaatsen. In het oostelijk deel van de Westerschelde neemt het oppervlak van de stortvakken af; in het midden en westelijk deel neemt

het oppervlak daarvan wat toe. Per saldo is er weinig invloed op het oppervlak aan visgronden. Ook bij de besluitvorming over de «herstelwerken natuur» zal rekening worden gehouden met de visserijbelangen. Tenslotte wijs ik erop, dat van het andere luik van de «waterverdragen», het Verdrag inzake de bescherming van de Schelde, een gunstige ontwikkeling van de waterkwaliteit en daarmee van de visstand in de Westerschelde verwacht mag worden.

De leden van de fractie van D66 verwachten door de verruimingswerken een toename van het scheepvaartverkeer en vragen of de regering voornemens is om het huidige niveau van veiligheid op de Westerschelde tenminste te handhaven.

Hierop zij geantwoord, dat de voornaamste zin van de verruimingswerken is, dat een deel van de diepstekende schepen die Antwerpen aandoen en thans moeten overliggen om te wachten op hoog tij, na voltooiing van de werken getij-ongebonden kunnen varen of minder tijd overliggen. Dit zal een betere spreiding van het scheepvaartverkeer met zich mee brengen, wat de vlotte en veilige vaart op de Westerschelde ten goede komt. De efficiëntie neemt daardoor toe, niet noodzakelijk het aantal schepen; dit aantal hangt voornamelijk van andere economische factoren af. Voorts zij vermeld dat naar aanleiding van de adviezen van de Raad van de Waterstaat over het verruimingsproject, vooruitlopend op de verwezenlijking ervan, reeds een aantal maatregelen zijn genomen om de veiligheid in de nieuwe situatie te verhogen. Hierbij noemen wij met name de aanleg van de Schelde Radarketen en de maatregelen ingevolge de op 11 januari 1995 afgesloten Overeenkomst tot de wijziging van het Scheldereglement. Voorts zijn in het kader van het onderhavige Verdrag (artikel 7) aaneensluitende meetnetten voor hydro-meteogegevens en informatiesystemen gerealiseerd. De regering is van mening dat de genoemde maatregelen het niveau van veiligheid op de Westerschelde wezenlijk hebben verbeterd.

De leden van de VVD-fractie vragen, onder verwijzing naar de recente ervaringen met het plan Waterfront in Breskens, of de regering de uitdrukkelijke toezegging kan doen, dat het risico-beleid na de verruiming van de vaarweg in de Westerschelde niet zal leiden tot een vermindering van de beleidsruimte van de Zeeuwse gemeenten met betrekking tot de ruimtelijke ordening van het kustgebied van de Westerschelde.

Ons antwoord hierop is als volgt. Onze onderzoeken geven aan dat de 48/43-voet verruiming van de vaargeul op voorhand geen of slechts een marginaal effect zal hebben op de veiligheid van de scheepvaart en op de ligging van de risicocontouren. Mocht, onvoorzien, door de verdieping toch enige landinwaartse verschuiving van de risicocontour optreden, dan zal de regering zich met de haar ten dienste staande middelen tot het uiterste inspannen om die verschuiving met brongerichte maatregelen terug te dringen. Als dat niet (voldoende) mocht lukken, dan zullen in overleg tussen de ministeries van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en de betrokken regionale en plaatselijke overheden de hieruit te trekken consequenties worden bepaald, opdat geen ongewenste gevolgen optreden voor het ruimtelijk ordeningsbeleid van de provincie Zeeland en/of de betreffende gemeenten.

De leden van de fractie van D66 vragen of het vraagstuk van de aanbesteding van de baggerwerken op bevredigende wijze is opgelost.

Dit vraagstuk is – zo antwoorden wij – op een voor de betrokken aannemingsbedrijven bevredigende wijze geregeld. Al het baggerwerk in het mondingsgebied, waar het grootste deel van het verruimingsbaggerwerk plaatsvindt, zal volgens de Europese regels worden aanbesteed. Al het baggerwerk oostelijk van Vlissingen zal ná 31 maart 1999

eveneens volgens de Europese regels worden aanbesteed; töt die datum dient voor dit deel van de Westerschelde rekening gehouden te worden met bestaande verbintenissen van het Vlaams Gewest. Het ministerie van Economische Zaken overweegt nog deze problematiek in zijn algemeenheid nader aan de orde te stellen in Beneluxkader.

De leden van de PvdA-fractie, van de RPF-fractie en van de VVD-fractie vragen of er thans een standpunt van de Europese Commissie beschikbaar is over een milieu-effectrapportage (m.e.r.) over de verdieping van de Westerschelde.

Hierover kunnen wij meedelen, dat wij terzake medio december 1995 het standpunt van de Europese Commissie verwachten.

De leden van de RPF-fractie informeren naar de stand van zaken met betrekking tot de verlening van vergunningen voor werken in het kader van het verruimingsproject. Zij vragen of er gemeenten aan de Westerschelde van plan zijn, geen aanlegvergunning te verlenen of in elk geval daar strikte voorwaarden aan te verbinden.

Te dien aanzien kunnen wij meedelen dat in het kader van het verruimingsproject vergunningen nodig zijn op basis van de Wet Verontreiniging Oppervlaktewateren (WVO), de Ontgrondingenwet, het Rijksreglement ontgrondingen, het Baggerreglement, de Rivierenwet (welke laatste vier worden samengevoegd in één baggervergunning), de Natuurbeschermingswet en de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO). Alleen de WVO-vergunning is op dit moment al verleend, maar hiertegen loopt nog een beroep bij de Raad van State. De overige vergunningen verkeren in verschillende stadia van voorbereiding, waarbij de baggervergunning binnenkort zal worden verleend. De werken zullen niet kunnen beginnen vóór alle benodigde vergunningen zijn verleend. De gemeenten Vlissingen, Reimerswaal en Hontenisse dienen aanlegvergunningen op basis van de WRO af te geven. Deze wet noemt de criteria waaraan de vergunningplichtige activiteiten dienen te voldoen. Wij gaan er van uit, dat de onderhavige activiteiten aan deze criteria voldoen en dat de aanlegvergunningen binnen de gestelde termijnen en zonder bijzondere voorwaarden verleend zullen worden.

De leden van de RPF-fractie vragen of de gevolgen van het verruimingsproject voor het estuarium van de Schelde kunnen worden aangegeven en of bijvoorbeeld al inzicht bestaat in de gevolgen van de verruiming van de Seine.

Hierop antwoorden wij als volgt. De Seine is niet verruimd, maar juist ingesnoerd door achtereenvolgende inpolderingen en door de aanleg van geleidedammen (vanaf 1850). Daardoor is het oorspronkelijke estuarium zeer snel verland en is voor de geleidelijke zoet/zout-gradiënt een zoutwig aan de zeezijde in de plaats gekomen. Het beleid voor de Westerschelde is er op gericht een dergelijke ontwikkeling te voorkomen. De ongewenste effecten van het verruimingsproject kunnen grotendeels worden voorkomen of hersteld door een zorgvuldige uitvoering, de aanleg van beschermingswerken en het ruimte geven aan nieuwe natuurontwikkeling.

De leden van voornoemde fractie vragen eveneens of het 48/43-voet verruimingsprogramma door ontwikkelingen zoals schaalvergroting in de scheepvaart en containerisering niet achterhaald is en voorts welke wensen in Antwerpen leven aangaande het zogenaamde 50/40-voet programma.

Terzake diene het volgende. In Antwerpen leven inderdaad wensen voor een verruiming die verder gaat dan het 48/43-voet programma. Dit zogenaamde 50/40-voet programma (bijlage F van het Verdrag) is echter noch financieel-economisch, noch anderszins (technisch, morfologisch,

ecologisch enz.) onderzocht. Bij verdergaande verdieping nemen de kosten van het baggerwerk meer dan evenredig toe, terwijl de baten nog onduidelijk zijn en de gevolgen voor de rivier en de natuur nog moeilijk zijn in te schatten. De mogelijkheden van het estuarium kunnen immers niet eindeloos worden opgerekt. De regering is daarom van mening, dat de monitoring en de evaluatie van de gevolgen van het onderhavige 48/43-voet verruimingsprogramma in ieder geval deel zouden moeten uitmaken van het onderzoek naar eventuele verdergaande ingrepen in het estuarium. Wanneer in de toekomst dergelijke projecten aan de orde zijn, zal de regering haar voornemen aan de Staten-Generaal voorleggen.

De leden van de fractie van D66 zouden graag nader geïnformeerd worden over de stand van zaken met betrekking tot onderhandelingen over de aanleg van het Baalhoekkanaal; zij vragen met name of de mogelijke aanleg nu definitief van de baan is. De leden van de RPF-fractie vragen wat het mandaat is van de Nederlandse delegatie in de Technische Scheldec commissie ten aanzien van de studie van andere projecten, waaronder die naar de mogelijkheid van de aanleg van het Baalhoekkanaal. De leden van de VVD-fractie vragen waarom het Verdrag de mogelijkheid open laat voor een studie naar het Baalhoekkanaal, gezien eerdere afwijzende reacties van de Tweede Kamer.

Ter zake kunnen wij meedelen dat over dit onderwerp thans geen onderhandelingen plaats vinden. Ook hebben de delegaties in de Technische Scheldec commissie geen initiatieven genomen inzake een studie of een beleidsanalyse van de bedoelde andere projecten, waaronder een tweede maritieme toegangsweg naar de Waaslandhaven. Artikel 8 van het Verdrag noemt deze studie, omdat de onderhandelingen over het Baalhoekkanaal behoorden tot het oorspronkelijke mandaat van de Commissie Biesheuvel-Davignon/Poppe, welk mandaat bij de latere Vlaams-Nederlandse onderhandelingen is teruggebracht tot het volgen van een beleidsanalyse van de tweede maritieme toegangsweg naar de Waaslandhaven. Nederland is naar onze mening ook uit hoofde van goed nabuurschap verplicht zijn medewerking te geven aan een dergelijke beleidsanalyse/studie, waarbij ook de nul-oplossing en alternatieven op Vlaams grondgebied dienen te worden gezien. Behalve tot de medewerking aan een eventuele studie, heeft Nederland zich niet tot verdere acties verplicht.

3. Inhoud van het Verdrag inzake de afvoer van het water van de Maas

De leden van de VVD-fractie vragen wat de stand van zaken is van gesprekken met Wallonië over de waterhuishouding van de Maas. Tevens vragen zij of gepoogd zal worden Wallonië mede verantwoordelijk te maken voor de hoogwaterproblematiek in het Nederlandse Maasgebied.

Terzake antwoorden wij dat op regionaal ambtelijk niveau met Wallonië wordt overlegd over de voorbereiding van een Belgische m.e.r.-studie over een eventuele vierde sluis in Ternaaien. In dit kader worden ook studies naar de waterhuishoudkundige aspecten van de Maas en de sluis Ternaaien op de Waals-Nederlandse grens voorbereid. Ook is Wallonië waarnemer bij het Nederlands-Vlaamse overleg over de (laagwater)afvoer van de Maas. De regering is van mening dat de hoogwaterproblematiek een gemeenschappelijke verantwoordelijkheid is van alle landen van het stroomgebied. In de Internationale Commissie voor de bescherming van de Maas is op 29 november 1995 afgesproken, dat, met het oog op de versterking van de internationale samenwerking inzake de hoogwaterproblematiek van de Maas, een technische werkgroep «Hoogwater» zal worden ingesteld die ondersteuning zal ontvangen vanuit het secretariaat van deze commissie. Om formele redenen, verband houdend met het

mandaat van de commissie, zal deze werkgroep, op verzoek van de Waalse delegatie, buiten het kader van de commissie blijven.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink

De Minister van Buitenlandse Zaken,
H. A. F. M. O. van Mierlo