

Ritzen

van de vijftien reeds benoemde leden al aan de Tweede Kamer hebben doen toekomen. Mevrouw Schoondergang-Horikx verzocht niet alleen om de lijst maar ook om achtergrondinformatie. Ik zal daaraan voldoen door de lijst en de informatie over de leden zoals door de commissie-Vogelaar gegeven, toe te sturen. Daarin staan de verschillende activiteiten van de aangezochte leden van de Onderwijsraad die al benoemd zijn onder voorbehoud van goedkeuring van het wetsvoorstel door de Tweede en de Eerste Kamer. Als de andere vier leden zijn benoemd, zal ik ook over hen die informatie beschikbaar stellen.

De beraadslaging wordt gesloten.

Het wetsvoorstel wordt zonder stemming aangenomen.

De **voorzitter**: De aanwezige leden van de fracties van de SGP, het GPV en de RPF wordt conform artikel 121 van het Reglement van orde aantekening verleend, dat zij geacht willen worden zich niet met het wetsvoorstel te hebben kunnen verenigen.

Aan de orde is de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Wijziging van onder meer de Wet op het basisonderwijs, de Interimwet op het speciaal onderwijs en het voortgezet speciaal onderwijs en de Wet op het voortgezet onderwijs inzake het gemeentelijk onderwijsachterstandenbeleid (Gemeentelijk onderwijsachterstandenbeleid) (24778).**

Het wetsvoorstel wordt zonder beraadslaging en zonder stemming aangenomen.

De vergadering wordt van 18.37 uur tot 20.10 uur geschorst.

Aan de orde is de voortzetting van **het beleidsdebat inzake Verkeer en Waterstaat.**

□

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Mijnheer de voorzitter! Als u het stapeltje dossiertjes naast mij ziet, kunt u nagaan dat in de eerste termijn van het beleidsdebat een buitengewoon grote hoeveelheid

onderwerpen aan de orde zijn geweest. Die hebben alle te maken met Verkeer en Waterstaat, van het fietsbeleid tot en met de luchtvaart, van de veiligheid rond het water tot de binnenvaart. Ik zal dadelijk tamelijk arbitrair door de verschillende onderwerpen heen gaan, maar ik wil ze graag per onderwerp behandelen. In mijn beantwoording zal men niet altijd de volgorde van de sprekers terug vinden. Ik zal pogen zo compleet mogelijk te zijn.

Ik begin bewust met een aantal opmerkingen over de veiligheid, omdat ik vind dat de bescherming van Nederland tegen het water een groot belang is, een van de belangrijkste taken van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Sterker, ik denk dat het onze oertaak is. Als wij die veiligheidstaak niet goed behartigen, hoeven wij al die andere dingen ook niet te doen. Als Nederland onder water staat, heeft het weinig zin om aan allerlei andere beleidsterreinen prioriteit te schenken.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Dan zijn de files ook gelijk opgelost!

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Inderdaad, maar ik hoop dat dat niet leidt tot een wijziging in uw opvattingen over de veiligheid.

Ik wil meteen ingaan op een ernstige vraag van de heer Eversdijk, of ik bij de behandeling van de Wet op de waterkeringen in 1995 de Kamer niet verkeerd heb geïnformeerd. Dat zou een doodzonde zijn. Ik hoop dat ik de Kamer kan overtuigen dat dit niet het geval is.

Naar de sterkte van zeedijken wordt al bijna twintig jaar onderzoek verricht. In de loop van de tijd werd het daarbij mogelijk het gedrag van de bekleding onder maatgevende omstandigheden beter te voorspellen dan in het verleden. Hoewel de uitkomst van het onderzoek aantoonde, dat de toplaag van de bekleding niet altijd voldoende sterk zou zijn, werd heel lang verwacht dat de waterkerende functie van de dijk daarbij niet in het geding was. De onderliggende lagen zouden nog voldoende reststerkte hebben om een storm te doorstaan.

Pas de laatste jaren is onderzoek gedaan naar de reststerkte. De eerste resultaten van dat onderzoek zijn in oktober 1995 door de Technische Adviescommissie voor de Waterkering, de TAW, gepresenteerd, op een

symposium met deskundigen en betrokken dijkbeheerders. Op dat moment werd geraamd, dat de problematiek zo'n 1 miljoen vierkante meter zou bedragen, waarbij de herstelkosten op f 10 tot f 80 per vierkante meter werden geraamd. De totale problematiek zou daarmee overigens minder dan 100 mln. bedragen. Dat waren de mij en ook de Kamer bekende feiten bij de behandeling van de Wet op de waterkeringen in december 1995. In september 1996 heeft de TAW mij op grond van nader onderzoek langs de Westerschelde bericht, dat de problematiek ernstiger was. Voorshands moest op grond van een grove extrapolatie gerekend worden met circa 2,5 miljoen vierkante meter onvoldoende bekleding en herstelkosten van zo'n f 150 tot f 200 per vierkante meter. De totale omvang van de financiële problematiek kwam daarmee op een bedrag van tussen de 300 mln. en 600 mln.

In vervolg daarop heb ik zelf Rijkswaterstaat verzocht, een landelijke inventarisatie te maken. Het resultaat, een omvang van de problematiek van circa 1,25 mld., heb ik in april van dit jaar bekendgemaakt. Met het voorgaande wordt naar mijn mening in voldoende mate geïllustreerd, dat er geen sprake is geweest van een onjuiste informatie van mijn kant bij de behandeling van de Wet op de waterkeringen in de Kamer. Sterker, de heer Eversdijk noemde de problematiek van de zeedijken bij die behandeling als argument tegen de decentralisatie van rijksbijdragen. Ik heb zelf toen gesteld dat de financiële problematiek van de zeedijken – wij wisten toen dat die zo ongeveer 100 mln. zou zijn – niet zwaar genoeg was om de DI te heroverwegen, ook al in het licht van meevallers door verlaging van de basispeilen langs de kust. Ik geloof dat ik de Kamer dus toch goed geïnformeerd heb, maar dat deze kennis ons nu helaas niet rijker, maar armer maakt. Dat is lastig, maar ook gelukkig, want wij weten nu dat wij echt iets moeten gaan doen.

De heer **Eversdijk** (CDA): Voorzitter! Misschien kunnen wij dit punt nu meteen uit de wereld helpen. Mijn terminologie in eerste termijn had ik zodanig gekozen dat dit antwoord mogelijk was, omdat ik ook wel vermoedde dat het ongeveer zo zat. Men komt nu eenmaal wijzer van de