

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)

MEMORIE VAN ANTWOORD

Ontvangen 17 mei 1996

De regering heeft met belangstelling kennis genomen van de bijdragen van de verschillende fracties aan het voorlopig verslag. Hieronder zal op de in die bijdragen gestelde vragen worden ingegaan.

1. Verdrag inzake de verruiming van de vaarweg in de Westerschelde

De leden van de VVD-fractie vragen of de Verdragen van Charleville-Mézières inzake de bescherming van de Maas en van de Schelde en de onderhavige verdragen al door het Vlaamse en het Waalse parlement zijn goedgekeurd en of deze Verdragen ook nog de goedkeuring van de Belgische federale regering behoeven. Ook de leden van de PvdA-fractie vragen of de Verdragen inzake de bescherming van de Maas en van de Schelde inmiddels door het Vlaamse parlement zijn goedgekeurd.

In antwoord hierop kunnen wij meedelen dat de Verdragen van Charleville-Mézières in april 1995 door het Waalse parlement en in maart 1996 door het Vlaamse parlement zijn goedgekeurd. De onderhavige Verdragen zijn in december 1995 door het Vlaamse parlement goedgekeurd. Voor geen van deze vier Verdragen is de goedkeuring van de Belgische federale overheid vereist.

De leden van de VVD-fractie vragen, of er bij de regering zorg bestaat over de concurrentiepositie van Rotterdam, nu door de verruiming van de vaarweg in de Westerschelde de bereikbaarheid van Antwerpen zal verbeteren. Tevens vragen zij of het door de minister toegezegde gesprek hierover met de regionale en lokale Vlaamse vertegenwoordigers al heeft plaatsgevonden.

Hierop antwoorden wij als volgt. Door de verruiming van de vaarweg in de Westerschelde is de concurrentiepositie van Antwerpen tegenover Rotterdam op het punt van de bereikbaarheid in relatieve zin verbeterd. Bij het geheel van de concurrentiepositie van de havens speelt ook een groot aantal andere factoren mee. Wij hechten eraan, dat zich daarbij geen ongemotiveerde onevenwichtigheden voordoen. Het is daarom van belang de werksituatie voor deze havens kritisch te blijven volgen, bilateraal en in Europees verband. Het bilaterale gesprek met Antwerpen/Vlaanderen hierover zal naar verwachting deze zomer plaatsvinden.

De leden van de VVD-fractie vragen voorts voor wiens rekening eventuele meerkosten boven de geraamde kosten van het totale project komen, en voor wiens rekening kosten van optredende schade ten gevolge van het project.

Terzake antwoorden wij dat het Verdrag geen raming van de totale kosten of van de kosten van onderdelen van het project aangeeft. Ook geeft het Verdrag geen vaste procentuele verdeelsleutel van de kosten aan. Het Verdrag legt wel vast dat de Nederlandse bijdrage in de kosten van de opruimingswerken en de oeververdedigingswerken is begrensd tot in totaal f 54 miljoen; het meerdere is voor rekening van Vlaanderen. Omgekeerd is vastgelegd dat de Vlaamse bijdrage in de herstelwerken is begrensd tot f 44 miljoen en dat het meerdere voor rekening van Nederland is. De kosten van monitoring zijn geheel voor rekening van Nederland. De kosten van schaden, die een rechtstreeks gevolg zijn van de verruimingswerken, zijn bij deze kostenverdeling inbegrepen.

De leden van de SGP-fractie vragen of de verantwoordelijkheid voor het verlies aan natuurwaarden als gevolg van het verruimingsproject bij de provincie ligt of bij het rijk.

Hierop antwoorden wij dat de verantwoordelijkheid voor het verlies aan natuurwaarden en voor het natuurherstel in het kader van het onderhavige Verdrag in eerste instantie ligt bij de ondertekenende Partijen, in Nederland dus bij de regering. Andere overheden dragen een daarvan afgeleide verantwoordelijkheid.

De leden van de VVD-fractie, van de PvdA-fractie en van de fractie van D66 informeren naar de uitkomsten van de advisering over de herstelwerken voor de natuur.

Terzake diene het volgende. Het Bestuurlijk Overleg Westerschelde heeft ons in kennis gesteld van zijn advies dat het, na een uitgebreide informatieronde in de regio, op 8 mei 1996 heeft opgesteld. In de overwegingen bij dit advies wordt geconstateerd dat de geïnventariseerde binnendijkse en buitendijkse mogelijkheden voor natuurherstel relatief weinig rendement opleveren. Ook wordt geconstateerd dat bij ontpolderen, uit het oogpunt van natuurbelang, een duidelijke prioriteit ligt, maar dat, vooral gezien de discussie over de waterstaatkundige en landbouwkundige aspecten, daarvoor thans geen maatschappelijk en regionaal politiek-bestuurlijk draagvlak bestaat. Ook in het advies van de Raad voor het Natuurbeheer en in de bevindingen van het Overlegorgaan Waterbeheer en Noordzee-aangelegenheden worden de positieve effecten van ontpoldering voor het natuurlijk milieu benadrukt, maar worden ook de nadelen en de onzekerheden genoemd. Alle drie deze organen zijn van mening dat er, gezien de bestaande nationale en internationale verplichtingen, in ieder geval een adequaat en toereikend herstelplan moet komen. Wij hebben, gezien deze adviezen en bevindingen, geconstateerd dat de benodigde basis voor een besluit over deze herstelwerken thans ontbreekt. Wij hebben verder vastgesteld dat de regering onveranderd de verplichting heeft binnen een redelijke termijn zorg te dragen voor een kwalitatief en kwantitatief voldoende herstelplan. Wij zullen daarom op korte termijn een kleine Commissie van wijze personen, die bekend zijn met deze Zeeuwse situatie, aanzoeken en belasten met een kritisch en objectiverend onderzoek van de mogelijkheden voor natuurherstel in het kader van het onderhavige Verdrag. Wij zullen deze Commissie vragen ons binnen één jaar, en zo mogelijk eerder, van advies te dienen over het benodigde herstelplan. Daarbij dient zij aandacht te besteden aan de uitkomsten van de eerdere studies, adviezen en bevindingen over het herstelplan en aan eventuele andere alternatieven en zal zij rekening moeten houden met de randvoorwaarden die het Verdrag, de Nederlandse en de Europese regelgeving en het nationale en het regionale beleid te dien aanzien stellen. De regering zal zo spoedig mogelijk na

ontvangst van dat advies een besluit nemen over de herstelwerken.

De fractie van D66 vraagt wat er gedaan is om draagvlak voor de herstelwerken te creëren en wat daaraan nog gedaan kan worden. Tevens vraagt zij naar de invloed daarvan op de tijdsplanning.

Wij antwoorden daarop dat de regering bij het voorbereiden van de keuze van de herstelwerken er bewust voor heeft gekozen de eerste discussie in de regio te laten plaatsvinden. Ook in het vervolgtraject zal de meningsvorming in de regio een belangrijke rol blijven spelen. De regering blijft daarbij door goede communicatie en informatie streven naar een zo breed mogelijk maatschappelijk draagvlak voor de herstelwerken. De tijdsplanning van de werken ingevolge het Verdrag, afgezien van de herstelwerken, wordt daardoor niet beïnvloed.

De fractie van de PvdA vraagt hoe Nederland de door Vlaanderen te betalen f 44 miljoen voor natuurherstel zal besteden en hoe hoog de door Nederland te betalen meerkosten voor dit deel van het project bij benadering zullen zijn.

Hierop antwoorden wij dat de bijdrage van Vlaanderen zal worden besteed conform het gestelde in bijlage B, punt 3, van het Verdrag. Over de invulling van het herstelplan zullen wij, zoals hierboven reeds aangegeven, een besluit nemen nadat de hierboven genoemde Commissie daarnaar een onderzoek heeft ingesteld en ons terzake een advies heeft uitgebracht. Ook is dan pas iets te zeggen over eventuele kosten voor Nederland van de herstelwerken.

De leden van de VVD-fractie en van de CDA-fractie vragen waarom het verlies aan natuurwaarden per sé ter plaatse moet worden gecompenseerd.

Terzake antwoorden wij als volgt. Het compensatiebeginsel uit het Structuurschema Groene Ruimte geeft aan, dat verlies aan natuurlijke waarden zoveel mogelijk binnen hetzelfde gebied moet worden gecompenseerd. Alleen in het geval van een feitelijke onmogelijkheid kan het natuurherstel elders, zoveel mogelijk in de nabijheid, worden gerealiseerd. Wij tekenen hierbij aan, dat ook het Beleidsplan Westerschelde een zo natuurlijk mogelijk functionerende en complete Westerschelde als doelstelling hanteert.

De leden van de CDA-fractie informeren of het niet mogelijk is de baggerspecie te gebruiken voor natuurherstel in de Westerschelde door het buitendijks creëren van schorren en slikken, bijvoorbeeld bij de Plaats van Ossensisse.

Hierop antwoorden wij, dat door het opspuiten van platen en van ondiep water gebieden in het nevengeulengebied voorwaarden kunnen worden geschapen voor het ontstaan van slikken en schorren. Daarbij wordt echter de ene waardevolle habitat gestimuleerd ten koste van de andere, zodat per saldo weinig of geen herstel van natuur plaatsvindt. Ook wordt daardoor de werking van de nevengeulen onderdrukt (een versterking van het effect van de verdieping), waardoor het systeem zich verder ontwikkelt in de richting van één enkele hoofdgeul zonder nevengeulen, wat de natuurlijke dynamiek van het systeem verder doet afnemen. Een ander nadeel is, dat de «onnatuurlijke» opspuiting de neiging zal hebben weer te verdwijnen zodat na verloop van tijd weer onderhoud nodig is. Desalniettemin zal ook dit alternatief door in te stellen de Commissie verder worden onderzocht.

De leden van deze fractie vragen tevens of de regering afstand neemt van ontpoldering als maatregel van natuurherstel, gezien het massale verzet in Zeeland hiertegen.

Hierop antwoorden wij als volgt. De regering heeft kennis genomen van

de discussies die in het overleg over natuurherstel in de Westerschelde in de afgelopen maanden zijn gevoerd. Ook van de negatieve reacties op het idee van ontpoldering heeft zij nota genomen. De regering is echter van mening dat er thans behoefte is aan een helder en zakelijk overzicht van alle mogelijke oplossingen, met hun onderscheidelijke voor- en nadelen, waarbij niet vooraf de éne of de andere oplossing wordt uitgesloten.

De leden van de VVD-fractie vragen wat de kosten zijn van het op Deltahoogte brengen van de dijken rondom de eventueel te ontpolderen gebieden langs de Westerschelde.

Hierop antwoorden wij, dat er op dit moment geen plan voor herstelwerken voor de natuur in de Westerschelde is. Ook is er geen keuze gemaakt vóór of tegen een bepaalde soort van herstelwerken. De kosten van eventuele aanpassingswerken aan dijken zijn sterk afhankelijk van de plaatselijke situatie. Het spreken over begrotingen is daarom prematuur.

De leden van de fractie van de PvdA vragen of de regering met haar van mening is dat ook cultuurlandschap tot ons erfgoed behoort en bescherming verdient.

Terzake antwoorden wij dat naar onze mening ook cultuurlandschap tot ons erfgoed behoort. De mate van bescherming die daarbij behoort, is in een zich ontwikkelende maatschappij een onderwerp van voortdurende afweging van meerdere belangen.

De leden van de CDA-fractie vragen door wie onderzoek wordt verricht naar de invloed van vergroting van het vloedvolume door ontpoldering op de morfologie van de Westerschelde, door wie dit onderzoek wordt betaald en wanneer een uitkomst kan worden verwacht. Zij vragen voorts of ontpoldering t.b.v. de vergroting van het vloedvolume thans niet aan de orde is.

Hieromtrent kunnen wij het volgende meedelen. Onderzoek naar de processen, die de morfologie van het estuarium beheersen, wordt zowel door Nederland als door Vlaanderen uitgevoerd. In Nederland wordt dit onderzoek gedaan door de betreffende regionale en technisch-wetenschappelijke diensten van de Rijkswaterstaat, in samenwerking met enkele universiteiten en ingenieursbureaus; de kosten zijn voor het ministerie van Verkeer en Waterstaat. In Vlaanderen bestaat een analoge aanpak. Vlaanderen heeft in het bijzonder, ingevolge de vergunning voor het uitvoeren van verdiepingsbaggerwerken in de Westerschelde, de verplichting gekregen onderzoek te verrichten naar mogelijkheden om het baggervolume in de Westerschelde te verminderen. De samenwerking op het gebied van de morfologische studies wordt gecoördineerd in de Technische Scheldec commissie. De effecten van eventuele vergroting van het vloedvolume op de waterstanden en de waterbeweging kunnen binnen ca. één jaar in algemene zin worden aangegeven; het onderzoek naar de effecten op het baggervolume zal tenminste nog enkele jaren meer vergen. De stand van het onderzoek, en van de rapportage daarvan, biedt op dit moment nog geen argument vóór of tegen vergroting van het vloed-volume, in casu ontpoldering.

De leden van de CDA-fractie vragen of er enig inzicht bestaat t.a.v. de maximale uitdiepingsmogelijkheden van de vaargeul, waarbij de veiligheid van het land achter de Deltadijken nog gewaarborgd is.

Hierop antwoorden wij, dat in principe enige verdere uitdieping van de vaargeul in de Westerschelde mogelijk is. De dijkveiligheid zou ook in dat geval verzekerd kunnen blijven door uitbreiding en versterking van de technische maatregelen (bestortingen e.d.) om de dijkvoet en het beschermende voorland in stand te houden. De meer dan evenredig toenemende kosten en de noodzaak van verdere herstelwerken zijn waarschijnlijk de voornaamste beperkende factoren van verdere verdieping.

De leden van voornoemde fractie vragen eveneens of de aanleg van het Baalhoekkanaal nu definitief van de baan is.

Terzake verwijzen wij naar ons betreffende antwoord aan de Tweede Kamer der Staten Generaal. Nederland zal, als Vlaanderen daarom vraagt, meewerken aan een beleidsanalytische studie naar de toegankelijkheid van de Waaslandhaven. Er zijn thans geen concrete plannen om een dergelijke gezamenlijke studie daadwerkelijk te ondernemen.

De leden van de PvdA-fractie vragen hoe het staat met het beroep tegen de vergunning voor het storten van baggerspecie in de Westerschelde.

In antwoord hierop kunnen wij meedelen dat deze vergunning op 1 januari 1995 in werking is getreden. Op 16 april 1996 heeft de zitting van de Raad van State over het bedoelde beroep plaatsgevonden. De Raad van State heeft nog geen uitspraak gedaan.

De leden van de SGP-fractie vragen of er maatregelen zijn bedongen om vervuiling van water en slib van de Schelde in België tegen te gaan.

Hierop antwoorden wij, dat de afgegeven vergunning in het kader van de Wet Verontreiniging Oppervlaktewateren voor het storten van baggerspecie in de Westerschelde een aantal vergunningseisen voor Vlaanderen bevat, die tot doel hebben de vervuiling van het water en het slib van de Westerschelde tegen te gaan. Het betreft met name de eis om slibbalansen voor de Beneden-Zeeschelde op te stellen en om jaarlijks 300 000 ton (droge stof) sterk vervuild sediment uit de Vlaamse Beneden-Zeeschelde, dat anders zou kunnen doorspoelen naar de Westerschelde, gecontroleerd op land te bergen. Ook is de vergunninghouder verplicht jaarlijks een inventaris over te leggen van de industriële lozingen in het Vlaamse Scheldebekken van de in het Noordzee Actieplan vastgestelde prioritaire stoffen, alsmede van de gebruikte «stand van de techniek». Om de voortgang van de sanering in Vlaanderen te kunnen nagaan dient ook jaarlijks opgave gedaan te worden van de binnenkomende vuilvrachten aan de gewestgrenzen. Voor het overige vindt thans het overleg over de bestrijding van de vervuiling van de Schelde in hoofdzaak plaats in het kader van de Internationale Commissie voor de Bescherming van de Schelde.

2. Verdrag inzake de afvoer van het water van de Maas

De leden van de VVD-fractie vragen of de duikers bij de sluizen van Bocholt en Lozen al geschikt zijn gemaakt voor de grotere doorvoer.

Terzake kunnen wij meedelen, dat deze werken thans worden voorbereid. De huidige planning is, dat ze in juni 1997 gereed zijn.

De leden van deze fractie vragen tevens of er op een voortvarende wijze wordt gewerkt aan onderzoek en ontwikkeling van de Grensmaas.

Hierop antwoorden wij, dat Nederland en Vlaanderen constructief samenwerken bij de ontwikkeling van het plan voor herstructurering van het winterbed van, en voor natuurontwikkeling aan, de Grensmaas (Grensmaasproject). De effecten van verbreding op enkele Vlaamse locaties worden mee onderzocht in de milieu-effectrapportage voor dit project.

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