

Vergaderjaar 2001–2002

26 980

Verdieping Westerschelde

Nr. 14

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 30 januari 2002

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ en de vaste commissie voor Landbouw, Natuurbeheer en Visserij² hebben op 20 december 2001 overleg gevoerd met staatssecretaris J. M. de Vries van Verkeer en Waterstaat en staatssecretaris Faber van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij over:

- de verdieping van de Westerschelde (standpuntbepaling langetermijnvisie Schelde-estuarium (26 980, nr. 12);
- de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 21 november 2001, houdende de rapportage consultatie Schelde-estuarium (VW-01-1364);
- de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 14 december 2001, houdende het 2e voortgangsrapport verdieping Westerschelde (VW-01-1468);
- de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 14 december 2001, inzake Natuurcompensatieprogramma verdieping Westerschelde (VW-01-1475).

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissies

De heer **Geluk** (VVD) stelt dat, daar een verdere verdieping van de Westerschelde grote gevolgen zal hebben, de drie onderscheiden factoren veiligheid, toegankelijkheid en natuurlijkheid evenwichtig moeten worden benaderd. Daarom vindt hij het nog te vroeg om een definitief standpunt te bepalen over de verdieping. Het is goed dat ook de regering hierover

¹ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), voorzitter, Van den Berg (SGP), Biesheuvel (CDA), Rosenmüller (GroenLinks), Valk (PvdA), Leers (CDA), ondervoorzitter, Feenstra (PvdA), Van Heemst (PvdA), Verbugt (VVD), Giskes (D66), Stellingwerf (ChristenUnie), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), Wagenaar (PvdA), Van der Knaap (CDA), Ravestein (D66), Van der Steenhoven (GroenLinks), Niederer (VVD), Van Bommel (SP), Eurlings (CDA), Herrebrugh (PvdA), Ten Hoopen (CDA), Hindriks (PvdA) en De Swart (VVD).

Plv. leden: Te Veldhuis (VVD), Bakker (D66), Stroeken (CDA), Halsema (GroenLinks), Waalkens (PvdA), Atsma (CDA), Duivesteijn (PvdA), Witteveen-Hevinga (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Augusteijn-Esser (D66), Slob (ChristenUnie), Geluk (VVD), Luchtensveld (VVD), Spoelman (PvdA), Buijs (CDA), Van Walsem (D66), Vendrik (GroenLinks), Weekers (VVD), Poppe (SP), De Pater-van der Meer (CDA), Depla (PvdA), Th. A. M. Meijer (CDA), Dijsselbloem (PvdA), Nicolai (VVD) en Crone (PvdA).

² 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 (ChristenUnie), M. B. Vos (GroenLinks), Augusteijn-Esser (D66), Klein Molekamp (VVD), Passtoors (VVD), Th. A. M. Meijer (CDA), Hermann (GroenLinks), Geluk (VVD), Schreijer-Pierik (CDA), Atsma (CDA), Ross-van Dorp (CDA), Oplaat (VVD), Schoenmakers (PvdA), Waalkens (PvdA), Udo (VVD), Herrebrugh (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD) en Dijsselbloem (PvdA).

Plv. leden: Van Vliet (D66), Depla (PvdA), Ravestein (D66), Zijlstra (PvdA), Albayrak (PvdA), Kant (SP), Mosterd (CDA), Van Middelkoop (ChristenUnie), Van der Steenhoven (GroenLinks), Scheltema-de Nie (D66), Verbugt (VVD), Cornielje (VVD), Rietkerk (CDA), Pitstra (GroenLinks), Kamp (VVD), De Pater-van der Meer (CDA), Van Wijmen (CDA), Buijs (CDA), Weekers (VVD), Dijkma (PvdA), Bolhuis (PvdA), O. P. G. Vos (VVD), Te Veldhuis (VVD) en Duivesteijn (PvdA).

nog geen oordeel uitspreekt; zij is van mening dat eerst nader onderzoek moet worden verricht. Het is hierbij van belang dat het Vlaamse parlement kiest voor een integrale ontwikkeling van het gebied en direct een aanvang wil maken met een grensoverschrijdende strategische milieueffectrapportage (MER) en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA), waarbij rekening wordt gehouden met de drie factoren veiligheid, toegankelijkheid en natuurlijkheid. De studies dienen op een zo kort mogelijke termijn te worden afgerond; hierin is het Vlaamse parlement veel stelliger dan de Nederlandse regering, die in dezen geen datum noemt. Het Vlaamse parlement kiest voor een getijongebonden diepgang van 12,80 meter, rekening houdend met een kielspeling van 15%. Voor het eerst is duidelijk hoe diep Vlaanderen de Schelde wenst en dat is winst in de discussie.

De heer Geluk is het met de regering eens dat drie varianten moeten worden onderzocht: de nuloptie, een diepgang van 12,80 meter en een diepgang van 13,10 meter. Welk percentage moet de kielspeling bedragen? De kielspeling is van belang omdat de diepte van het uitbaggeren hiervan mede afhangt. Is hiernaar voldoende onderzoek verricht? Wordt dit aspect meegenomen in de strategische MER en de risicoanalyses? Kan duidelijkheid worden gegeven over de verdeling van de kosten van de strategische MER-procedure en de MKBA?

Het is essentieel dat de burgers in dezelfde mate worden behoed tegen overstromingsgevaar als nu het geval is. De heer Geluk stemt alleen in met ontpoldering indien onomstotelijk vaststaat dat dit nodig is ter verhoging van de veiligheid. Moeten de huidige eisen van de deltaveiligheid van de dijken bij een eventuele verdieping worden aangepast? Na verdieping zullen meer schepen gebruik maken van de Westerschelde, waardoor een groter extern veiligheidsrisico ontstaat. De risicocontour moet dan ook op 10-6 op het water liggen. Met name het ammoniak- en gastransport moet nader onderzocht worden, mogelijk als specifieke deelstudie van de strategische MER. Het ammoniaktransport kan worden ingeperkt door het aanleggen van pijpleidingen. Doet de regering pogingen dit transport te beheersen?

Het is van belang dat de tijd wordt genomen om de strategische MER, de MKBA en het project «Monitoring verruiming Westerschelde» (MOVE) goed uit te voeren. De huidige verdieping is immers nog nauwelijks afgerond en de gevolgen ervan voor de natuur zijn pas in 2006 bekend. Kan hierop worden vooruitgelopen door het extrapoleren van trends? Geeft het niet noemen van een einddatum voor onderzoek een probleem met Vlaanderen? Wat is het kabinetsstandpunt met betrekking tot de door de onafhankelijke consultant mevrouw Leemhuis-Stout aanbevolen studierperiode van twee jaar?

Natuurcompensatie is essentieel, maar het vinden van locaties daarvoor is moeilijk. Het gaat om een relatief klein gebied en het draagvlak voor ontpoldering ontbreekt volledig. Verstandiger zou zijn om de lokatiekeuze uit te breiden tot buiten het Schelde-estuarium, wellicht zelfs in België. Heeft de regering ideeën daarover?

Het is van groot belang dat er een maatschappelijk draagvlak is voor een volgende verdieping en daarom is het goed dat het Bestuurlijk overleg Westerschelde plus (BOWS+) in het leven is geroepen. Het BOWS+ is van mening dat eerst een overzicht beschikbaar moet komen van de gebieden waar natuurcompensatie kan plaatsvinden alvorens een verdere verdieping kan aanvangen. Wat is de mening van de regering over deze uitspraak? De heer Geluk kan zich vinden in de brief van de staatssecretaris van 14 december jl. inzake natuurcompensatie en in de correspondentie die daarover is gericht aan het provinciebestuur van Zeeland. De heer Geluk ondersteunt de visie van mevrouw Leemhuis-Stout dat er een helicopterview moet komen ten aanzien van de samenwerking tussen de havens. Dat is van belang omdat alleen door samenwerking een maximale duurzaamheid kan worden behaald. Hij wijst in dat kader op de

vergevorderde plannen van het Antwerpse bedrijf Hessenatie om een containerhaven aan diep water te bouwen in Vlissingen. Kan meer samenwerking tot stand worden gebracht in het Westerscheldebekken? Is hierin een taak weggelegd voor de twee onafhankelijke gezaghebbende personen die volgens mevrouw Leemhuis-Stout de regie over het besluitvormingsproces moeten voeren? De MKBA komt bij een verdere samenwerking in een ander daglicht te staan en dit is dan ook een van de belangrijkste sleutels voor de toegang tot de poort van Antwerpen.

De heer **Herrebrugh** (PvdA) steunt het regeringsstandpunt inzake de Langetermijnvisie Schelde-estuarium (LTV-S) en hij prijst met name de zorgvuldige benadering van de besluitvormingsprocedures. Het is evenwel van belang dat de effecten van de huidige verdieping tot 11,60 meter worden meegenomen in de nadere bestudering. Deze effecten dienen een leidende rol te spelen in de verdere procedure en wellicht moeten er geen stappen worden gezet voordat zij zijn onderzocht. Dat geldt zowel voor de natuurcompensatie, los van de manier waarop dat gebeurt, als voor de veiligheidsaspecten op waterstaatkundig en scheepvaartgebied. Terughoudendheid ten aanzien van de studietermijn is geboden. Als, gezien de zorgvuldigheid van de procedure, meer tijd nodig is dan de door mevrouw Leemhuis-Stout genoemde periode van twee jaar, dan moet die tijd worden genomen.

De Nederlandse regering is het eens met het Vlaamse standpunt om het havenbeleid af te stemmen op de specificiteit van elke haven en de samenwerking tussen de havens in de Schelderegio, inclusief het mondinggebied, te stimuleren. De wens van Vlaanderen om de bereikbaarheid van de Antwerpse haven te vergroten, is gebaseerd op het punt dat de huidige verdieping de toegankelijkheid van het havengebied garandeert voor containerschepen van 5500 à 6000 TEU (containereenheid van 20 voet) op hoogtij. Vlaanderen wil de haven ook op laagtij bereikbaar laten zijn voor deze containerscheepvaartgrootte. Dat betekent een bereikbaarheid op hoogtij van rond de 8000 TEU. Op het moment dat dit wordt gegarandeerd, is de kans groot dat Vlaanderen verzoekt deze bereikbaarheid ook op laagtij te garanderen.

In dit kader meent de heer Herrebrugh dat de ontwikkeling van het gezamenlijk havenbeleid de voorkeur geniet boven het tegemoetkomen aan de Vlaamse wensen voor verdere verdieping. Is het mogelijk dit punt te benadrukken in het overleg met Vlaanderen? Nederland faciliteert de verdere uitbouw van aanlandingsplaatsen in het Scheldemondingsgebied in ruil voor de toezegging dat er geen verdere verdieping van de Westerschelde zal plaatsvinden. Hiermee wordt zowel het Vlaamse belang van de bereikbaarheid van de economische regio voor diepstekende containerscheepvaart als het Nederlandse belang met betrekking tot de economische uitbouw van het gebied in Zeeland gediend. Als nut en noodzaak voor beide partijen niet aantoonbaar zijn, is de heer Herrebrugh tegen verdere verdieping van de Westerschelde.

De heer **Bolhuis** (PvdA) wijst op de ingebrekestelling van Nederland door de Europese Commissie ten aanzien van het natuurcompensatieprogramma. Als antwoord daarop heeft de provincie Zeeland een additioneel projectenprogramma ontwikkeld. Staatssecretaris De Vries is hierover in haar brief van 14 december jl. redelijk positief en de heer Bolhuis ondersteunt dit optimisme.

Voor het additionele projectenprogramma moet 15 mln gulden extra beschikbaar komen. De vorige staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat heeft in 1998 toegezegd dat extra geld beschikbaar zou komen indien dit nodig was voor het natuurcompensatieprogramma. Mede gezien het feit dat de provincie Zeeland heeft geprobeerd de natuurcompensatie op peil te brengen, pleit de heer Bolhuis ervoor om de toegezegde middelen vrij te maken en de provincie daarover helderheid te verschaffen. De brief van

14 december jl. is wat dat betreft onduidelijk; de staatssecretaris verwijst naar haar meerjarenbegroting. Zij vraagt de provincie om bericht over de realiseerbaarheid van het aangepaste programma. De heer Bolhuis heeft begrepen dat er voor het additionele projectenprogramma een groot bestuurlijk draagvlak bestaat, zowel bij de provincie als bij de gemeenten. Het zou goed zijn als de staatssecretaris daar positief op reageert. Uit de bijgevoegde rapportage blijkt dat het op het gebied van de A-projecten, waarvoor Rijkswaterstaat verantwoordelijk is, een chaos is. Er wordt slechts geld uitgegeven aan studies, terwijl feitelijke realisatie tot nu toe niet heeft plaatsgevonden. Dat is een ernstig probleem, overwegende dat de verdieping al geruime tijd geleden is afgerond, dat de natuur die verloren is gegaan moet worden gecompenseerd en dat volgens de Habitatrichtlijn compensatie en het project zelf gelijktijdig moeten opgaan. Op welke wijze probeert de regering de uitvoering van de A-projecten te versnellen? In 1998 is afgesproken dat het programma binnen vijf jaar moest zijn voltooid. De A-projecten moeten dus in 2003 zijn uitgevoerd; actie lijkt noodzakelijk om dat daadwerkelijk te realiseren. Uit de voortgangsrapportage blijkt dat de lokatiekeuze problemen oplevert. De heer Bolhuis kan zich voorstellen dat het zoekgebied wordt uitgebreid en wijst daarbij met name op de Hedwigpolder.

De staatssecretaris schrijft dat zij haar visie heeft gegeven en nu wacht op een reactie van de Europese Commissie. Die visie dateert echter van voor de toezegging van de staatssecretaris dat zij het additionele programma ondersteunt. Kan op basis daarvan tot overeenstemming worden gekomen in het overleg met de Europese Commissie, zodat de ingebrekestelling wordt ingetrokken? De ingebrekestelling is een ernstige zaak, die Nederland ook bij andere infrastructurele projecten voor de voeten kan lopen indien steeds meer conflicten met de Europese Commissie ontstaan. Daar het hier gaat om vertrouwelijke stukken, kan niet worden ingegaan op inhoudelijke argumenten. In tegenstelling tot de heer Buijs is de heer Bolhuis evenwel van mening dat er, gezien de Habitatrichtlijn en de Europeesrechtelijke verplichtingen die deze met zich meebrengt, wel degelijk mogelijkheden zijn om alsnog tot overeenstemming met Brussel te komen. Hoe dan ook moet er uitsluitel zijn over de ingebrekestelling voordat besluitvorming over een eventuele volgende verdieping plaatsvindt. Voorop moet staan dat het kabinet zich houdt aan zijn Europeesrechtelijke verplichtingen.

Volgens de Habitatrichtlijn kan een plan met significante gevolgen voor natuur en milieu alleen in studie worden genomen om een dwingende reden van groot openbaar belang en bij afwezigheid van een alternatief. Is het kabinet nu reeds van mening dat deze twee criteria van toepassing zijn?

De heer **Buijs** (CDA) spreekt zijn waardering uit over de tot nu toe gevolgde procedure. Voor zowel de Nederlandse als de Vlaamse regering is de Westerschelde een gemeenschappelijk belang dat beide landen bindt, niet scheidt. Het nadrukkelijk betrekken van de regio in het BOWS+ bij deze besluitvorming is van groot belang, ook in het licht van de emoties die de huidige verdieping in Zeeland met zich meebracht. De heer Buijs onderstreept dat een grensoverschrijdende MER en een MKBA de volledige instemming van Vlaanderen hebben. Het BOWS+ en de Vlaamse regering zijn het op alle punten eens, op één belangrijke uitzondering na. Vlaanderen wil de verdieping tot 12,80 meter vanaf het begin bij de verdere besluitvorming betrekken, terwijl het BOWS+ van mening is dat pas na afronding van de procedures een besluit kan worden genomen over een eventuele verdere verdieping. Vlaanderen zegt samengevat: «ja, mits» en het BOWS+ «nee, tenzij», terwijl het regeringsstandpunt daar ongeveer tussenin zit.

De heer Buijs is van mening dat een aanvang kan worden gemaakt met de grensoverschrijdende MER-procedure en de MKBA conform de uitgangs-

punten van het regeringsstandpunt. Werkende weg moeten deze uitgangspunten worden getoetst aan de Europese richtlijnen. Een definitief standpunt over een verdergaande verdieping kan pas worden ingenomen na de bekendmaking van de resultaten van de diverse projecten en de tussentijdse rapportages van het MOVE-project over de huidige verdieping. Ook dit moet worden gezien in het licht van de Europese richtlijnen. Het is goed om stil te staan bij het feit dat de Europese Commissie Nederland in mei 2001 officieel in niet mis te verstane termen in gebreke heeft gesteld inzake de vorige verdieping. Deze procedure zal zeker van invloed zijn op het proces van samenwerking en verdere besluitvorming; daarom moeten Vlaanderen en Nederland deze zaak gezamenlijk nauwgezet volgen.

Ook moet de samenwerking tussen Nederland en Vlaanderen op het gebied van veiligheid een extra impuls krijgen. In een overleg over de loodsplicht heeft de heer Buijs de minister verzocht om voorrang te verlenen aan de deelstudie van de MER op het gebied van veiligheid, mede omdat in Zeeland angst bestaat over de ammoniaktransporten. Wil de staatssecretaris dit, ook in het kader van de beloodsing, kortsluiten met de minister?

De heer Buijs ziet geen aanleiding om lang stil te staan bij de tweede voortgangsrapportage over de verdieping van de Westerschelde, omdat hij daarover, naar aanleiding van de rapportages van de Algemene Rekenkamer en het Belgische Rekenhof, reeds een mening heeft gegeven. Het is overigens jammer dat er in december 2001 een voortgangsrapportage verschijnt over de periode van maart tot december 2000. Zo wordt achter de feiten aangelopen en de heer Buijs verzoekt de staatssecretaris om de voortgangsrapportage over 2001 voor de verkiezingen aan de Kamer te doen toekomen.

De heer Buijs is tevreden over de brief van de staatssecretaris van 14 december jl. inzake de natuurcompensatie, ook in het licht van het evaluatierapport over de afgelopen drie jaar uit de regio. De impliciete instemming van de staatssecretaris met de verschuiving van 15 mln gulden van de C-projecten naar de B-projecten, alsmede haar welwillendheid om na een jaar te bepalen of er 15 mln gulden extra aan concrete projecten beschikbaar kan worden gesteld, beoordeelt hij als positief.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks) voelt niets voor een verdere verdieping van de Westerschelde. Een project als dit past in een groter kader en moet derhalve niet geïsoleerd worden bekeken. De discussie over de Westerschelde moet worden ingebed in de discussie over de ontwikkeling van de West-Europese havens. Er vindt een behoorlijke concurrentie plaats tussen de havens van Rotterdam en Antwerpen en dit brengt, naast economische voordelen, ook een aantal nadelen met zich mee die steeds duidelijker worden gevoeld. Als de Rotterdamse haven een spoorlijn voor goederenvervoer krijgt, wil de Antwerpse haven dat ook en zo zijn er meer voorbeelden te geven. Moet er niet meer coördinatie in Europa komen? Kunnen er alternatieven worden gezocht om, bijvoorbeeld via de zeevaart, goederen naar het oosten of het Middellandse zeegebied te brengen in plaats van alles door West-Europa te vervoeren? Het draagvlak in Nederland voor grote infrastructurele projecten op het gebied van goederenvervoer neemt af. Er moet worden nagedacht over alternatieven.

De gang van zaken rond de verdieping van de Westerschelde is tot nu toe onbevredigend verlopen. Een jaar geleden heeft de Kamer hierover uitgebreid gesproken en zij kwam tot de conclusie dat het in de toekomst anders moest. Enerzijds is er geleerd van het verleden, anderzijds hebben de aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer en het Belgische Rekenhof weinig resultaat gehad. Naar aanleiding van deze aanbevelingen zei de staatssecretaris, voortaan om de drie maanden verslag uit te brengen aan beide parlementen. Uiteindelijk kwam het verslag pas na een

jaar beschikbaar. Op deze wijze kan de Kamer haar controlerende taak niet goed uitvoeren. Ook zijn de aanbevelingen van de Rekenkamer inzake de financiële verslaglegging niet terug te vinden in het voortgangsrapport. De heer Van der Steenhoven vindt dat uitermate teleurstellend en het geeft weinig vertrouwen dat het in de toekomst beter gaat. Waarom lukt het niet om beide parlementen een driemaandelijkse voortgangscontrole aan te bieden?

Ook ten aanzien van natuurcompensatie lijkt er weinig te zijn veranderd ten opzichte van vorig jaar. De Kamer maande toen tot een betere aanpak van de natuurcompensatie. Dit is niet opgevolgd en, zoals gevreesd, resulteerde dit in een duidelijke veroordeling van de Europese Commissie. Afgewacht moet worden hoe een en ander zich ontwikkelt; het is voor de heer Van der Steenhoven evenwel geen optie om te tornen aan de systemiek van natuurcompensatie. Natuurcompensatie moet plaatsvinden in het gebied waar de schade voor de natuur is ontstaan. Als dit uitgangspunt wordt losgelaten, is het hek van de dam en dat kan het draagvlak voor verschillende projecten opnieuw aantasten. Er moet, na de reactie van de Europese Commissie, een debat aan dit onderwerp worden gewijd. Wanneer kan die reactie tegemoet worden gezien?

In alle studies is een verdere verdieping een van de opties. De regering moet dan ook van tevoren kunnen aangeven hoe zij de daaruit voortvloeiende natuurcompensatie denkt te realiseren, zeker omdat de huidige natuurcompensatie niet goed vorm krijgt. Eerst moet helderheid ontstaan over de ingebrekestelling, dan pas kan het traject van MKBA en MER worden ingezet.

De veiligheidssituatie op de Westerschelde is zorgwekkend en de onveiligheid neemt bij een eventuele verdere verdieping eerder toe dan af. Het is belangrijk dat op korte termijn duidelijkheid ontstaat over hoe de veiligheid kan worden verbeterd. Daarbij moet in overweging worden genomen dat allerlei ruimtelijke ontwikkelingen op het land worden verhinderd door de onveilige situatie op de Westerschelde.

Mevrouw **Augusteijn-Esser** (D66) is niet overtuigd van de redelijkheid van het Vlaamse verzoek om een verdere verdieping van de Westerschelde. Tijdens werkbezoeken constateerde zij een grote concurrentie tussen de diverse havens, die ten grondslag ligt aan een groot deel van de problemen. Wordt binnen Europa overleg gevoerd over de wijze waarop havens elkaar kunnen aanvullen in plaats van beconcurreren?

Onder ogen moet worden gezien dat het Schelde-estuarium een internationaal erkend natuurgebied is en dat alle plannen derhalve moeten worden getoetst aan de Europese richtlijnen. De effecten voor de natuur, zoals onderzocht in het MOVE-project, zijn pas in 2006 volledig bekend. Waarom wordt er in het rapport-Leemhuis-Stout zo veel haast gemaakt? Heeft de staatssecretaris daadwerkelijk in de media gezegd dat binnen twee jaar een besluit moet worden genomen?

Het is niet duidelijk of er in België en Nederland over hetzelfde wordt gesproken. In de motie van de heer Timmermans ging het om een verdieping tot 12,80 meter, terwijl er vanuit Vlaanderen nu weer geluiden klinken over een onderzoek naar een optie van 13,10 meter. In een publicatie van het Antwerpse havenbedrijf wordt gesproken over een diepgang van 14,50 meter.

Mevrouw Augusteijn is van mening dat een verdere verdieping niet wenselijk is. Gezien de resultaten van de vorige verdieping en de natuurcompensatie die daaruit voortvloeide, moet worden erkend dat er grote problemen zijn te voorzien. Wel heeft zij veel waardering voor het feit dat de Nederlandse regering de veiligheidscriteria bij het vervoer van gevaarlijke stoffen in acht wil nemen, de veiligheidscriteria inzake bescherming tegen overstromingen wil handhaven en wil vasthouden aan de fysieke

kenmerken van veiligheid en natuurlijkheid. In het geval van een verdere verdieping loopt de handhaving van deze uitgangspunten evenwel gevaar.

Nederland is in gebreke gesteld ten aanzien van de natuurcompensatie bij de vorige verdieping en de Europese Commissie heeft de documenten daarover vertrouwelijk toegezonden. Het is jammer dat dit vertrouwelijk moest. De compensatie was immers afgesproken en als zij niet wordt gehaald, mogen de redenen daarvoor en de manier waarop dit kan worden opgelost openbaar worden gemaakt. Dit is evenwel geen verwijt aan de staatssecretaris; de Europese Commissie is hiervoor verantwoordelijk. Kan de staatssecretaris een uitgebreide reactie geven op de ingebrekestelling?

Natuurcompensatie in het gebied blijkt zeer moeilijk te zijn. Uit de voortgangsrapportage blijkt dat enige vooruitgang is geboekt op het gebied van de binnendijkse plannen. Ten aanzien van de buitendijkse compensatie zijn evenwel slechts studies en rapporten beschikbaar en bestaat er geen enkel uitzicht op natuurcompensatie binnen een redelijke termijn. Een en ander verloopt in een veel te laag tempo. Wil de staatssecretaris informatie verschaffen over het extra geld dat zou moeten worden gereserveerd voor nieuwe projecten omdat de beschikbare 40 mln gulden niet voldoende is? Mevrouw Augusteijn hecht veel waarde aan natuurcompensatie in het gebied zelf en zij begrijpt dat daarvoor extra kosten moeten worden gemaakt, omdat een en ander veel tijd kost. Spelen de grondprijsstijgingen hierbij een rol?

De heer **Van den Berg** (SGP) meldt geen behoefte te hebben aan verdere verdieping van de Westerschelde, omdat de voordelen ervan minimaal zijn en de nadelen groot. Goed nabuurschap betekent nog niet dat aan iedere wens van de Vlamingen op dit punt tegemoet dient te worden gekomen.

De ontwikkelingen van het goederenvervoer over zee moeten goed worden bekeken. Ook elders groeit de neiging om grote schepen in de kustwateren te laten aanlanden en de overslag daar te laten plaatsvinden, zodat de schepen niet diep het land in hoeven. Als wel voor de laatstgenoemde mogelijkheid wordt gekozen, zal dit niet het laatste verzoek van Antwerpen tot verdieping zijn. Het Schelde-estuarium is van buitengewoon grote betekenis voor de natuur en het vervult voor de visserij een kraamkamerfunctie. Wat zijn de consequenties voor de visserij? Op het gebied van de veiligheid kleven slechts nadelen en risico's aan een verdere verdieping. In Zeeland is men bang dat de risicocontouren op het land komen te liggen, zodat activiteiten op het land tot stagnatie komen. Dit zijn zwaarwegende belangen en daarom is een zeer kritische opstelling vereist.

De heer Van den Berg heeft geen behoefte aan het aangekondigde onderzoek, omdat het uitgangspunt daarvan de aanpak van de verdere verdieping is en hij die verdieping afwijst. Hij heeft echter ook geen bezwaar tegen onderzoek. De effecten van de vorige verdieping moeten evenwel volledig worden meegewogen. Daarom heeft hij grote problemen met de stelling van mevrouw Leemhuis-Stout dat de procedure binnen twee jaar moeten worden afgerond. Wat is de reactie van het kabinet hierop? Het is duidelijk dat de bestaande onderzoeksprogramma's pas in 2006 tot conclusies kunnen leiden. De heer Van den Berg is tegen ontpoldering, mede omdat daarvoor geen draagvlak aanwezig is in Zeeland.

Het is beter om uit te gaan van een samenwerkingsmodel tussen de havens dan om een concurrentievisie te hanteren. Tal van ontwikkelingen in de Westerschelde-containerterminal zijn daarbij aan de orde. De natuurcompensatie van de lopende verdieping blijkt absoluut geen sinecure te zijn. Hoe zou verdere natuurcompensatie dan moeten worden vormgegeven? Het is beter om er maar helemaal niet aan te beginnen.

Mevrouw Leemhuis-Stout stelt voor de regie van de besluitvorming in handen te leggen van twee onafhankelijke gezaghebbende personen. Er kan evenwel nooit helemaal onafhankelijk van de politiek worden geopeerd, omdat het gaat om buitengewoon gevoelige en belangrijke besluitvorming. Welke bevoegdheden, ook in procedurele zin, krijgen zij? Als sprake is van «echte» bevoegdheden, is de heer Van den Berg geen voorstander van dit voorstel omdat het proces zich dan onttrekt aan politieke verantwoording. Het risico bestaat dat de Kamer een «slikken of stikken-scenario» krijgt voorgelegd dat zij alleen kan afwijzen of goedkeuren. De heer Van den Berg sluit zich aan bij de vragen die zijn gesteld ten aanzien van de natuurcompensatie. Hij is van mening dat het additionele natuurcompensatieprogramma van de provincie Zeeland positieve bijdrage verdient. Wil de staatssecretaris helderheid verschaffen over de 15 mln gulden extra die daarvoor nodig is?

Het antwoord van de bewindslieden

De **staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat** benadrukt dat vandaag wordt gesproken over het antwoord op het Vlaamse verzoek tot nader onderzoek. Er is nog geen concreet verzoek tot verdere verdieping, hoewel dit wel deel uitmaakt van het onderzoek. Het Nederlandse kabinetsstandpunt is tot stand gekomen na breed overleg, met name in de regio, en sluit in grote lijnen aan op de door het BOWSt+ geformuleerde visie. Goed nabuurschap betekent niet dat op elk verzoek per definitie een «ja» volgt, maar elk redelijk verzoek moet op zijn minst serieus worden genomen.

Het uitgangspunt voor het beleid is het instandhouden van de fysieke systeemkenmerken van het Schelde-estuarium, met name het meergeulenstelsel en het meanderende karakter. De factoren veiligheid, toegankelijkheid en natuurlijkheid zijn hierbij alledrie even belangrijk. De status in het kader van de Vogel- en Habitatrichtlijnen is een belangrijke randvoorwaarde voor de verdere ontwikkeling van het gebied. Toetsing aan de eisen van deze richtlijnen kan reeds plaatsvinden in de strategische MER en de MKBA, hetgeen onverlet laat dat eventuele nadere stappen of besluiten nog getoetst dienen te worden aan natuurbeschermingswetten en aan regelingen met betrekking tot de externe veiligheid. De staatssecretaris gaat niet in op de externe veiligheid, omdat juist een uitgebreid overleg met de minister heeft plaatsgevonden over de loodsproblematiek, waarbij het onderwerp uitvoerig aan de orde is gekomen. De maximaal te onderzoeken diepgang komt overeen met de Vlaamse vraag. Er worden volgens ons kabinetsstandpunt drie opties onderzocht: de nuloptie, een diepgang van 12,80 plus de in het verdrag genoemde kielspeling van 15% en een diepgang van 12,80 plus een kielspeling van 12,5%.

De discussie is te veel gericht op de mogelijke verdieping. Het gaat om de gezamenlijke visie van Nederland en Vlaanderen op de ontwikkeling van het gebied. Onderzocht moet worden hoe natuurlijkheid, veiligheid en toegankelijkheid zich tot elkaar verhouden; daaruit wordt een aantal conclusies getrokken, die met elk van de drie factoren te maken kunnen hebben. Vlaanderen heeft een aantal wensen ten aanzien van de toegankelijkheid, die moeten worden afgewogen. Daarvoor is met name de MKBA bedoeld. Natuurlijk moet rekening worden gehouden met de Habitat- en Vogelrichtlijn, maar slechts als onderdeel van het totaal. Het is dus niet aan de orde dat geen onderzoek wordt verricht omdat deze richtlijnen dat op voorhand niet zouden toestaan.

Het kabinet kiest voor een gefaseerde aanpak, waarvan de uitkomst open is. In de eerste fase vindt de strategische MER plaats met twee deelstudies over de externe veiligheid en de veiligheid ten aanzien van overstromingen. In de MKBA worden de uitkomsten daarvan beoordeeld. Daarna worden een aantal concrete vervolgstappen gezet, gericht op specifieke

projecten. Ten aanzien van de door mevrouw Leemhuis-Stout genoemde periode van twee jaar zegt de staatssecretaris dat met de resultaten van de MER en de MKBA veel kennis beschikbaar komt. Als over twee jaar blijkt dat dit onvoldoende heeft opgeleverd, zal meer tijd worden uitgetrokken. Ook het MOVE-project is hierbij van belang. Hierin worden de verwachtingen die voorafgaande aan de vorige verdieping zijn gesteld, geanalyseerd aan de hand van de daadwerkelijke ontwikkelingen. Tot nu toe verloopt het proces conform de verwachtingen. Mocht dit over twee jaar niet meer het geval zijn, dan is het wellicht verstandiger om nog even af te wachten. Kwaliteit dient boven snelheid te gaan, maar het is belangrijk om een tijdpad vast te stellen.

Er wordt duidelijk invulling gegeven aan de samenwerking met Vlaanderen inzake het beleid en het beheer van het Schelde-estuarium. In de MKBA worden ten aanzien van de havens in de Schelderegio twee scenario's onderzocht: absolute concurrentie enerzijds en verschillende vormen van samenwerking anderzijds. De staatssecretaris is van mening dat samenwerking in de regio te verkiezen is, maar in een analyse is het van belang dat ook andere opties worden onderzocht. Ook de haven-samenwerking binnen Noord-Europa wordt bij de MKBA betrokken. De strategische MER en de MKBA worden door Nederland en België gezamenlijk verricht en betaald. Het gaat immers niet slechts om de verdieping, maar om het estuarium als geheel. Nederland heeft daar ook baat bij, bijvoorbeeld op het gebied van de veiligheid. De staatssecretaris treedt samen met de Vlaamse minister Stevaert op als bevoegd gezag, terwijl hun wederzijdse vertegenwoordigers in de regio de initiatiefnemers zullen zijn. In Nederland is dat de hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat in Zeeland. Het gaat dus om een echte coproductie, zowel wat betreft de bevoegdheden, de verantwoordelijkheden en de uitvoering als de financiën.

Het eerstkomende ministersoverleg vindt op 5 februari plaats. Het doel ervan is om, op basis van het Vlaamse en het Nederlandse standpunt, concrete afspraken te maken over het vervolgtraject. In de voorbereiding hiervan wordt aandacht besteed aan het trekkerschap en de formulering van de MER en de MKBA. Ook hierbij gaat het niet alleen om een mogelijke verdere verdieping van de vaargeul; het uitgangspunt is het streven naar een kwaliteitsversterking van het gebied.

Ten aanzien van de door mevrouw Leemhuis-Stout genoemde twee onafhankelijke personen zegt de staatssecretaris goede ervaringen te hebben gehad met het betrekken van de regio bij het vaststellen van het kabinetsstandpunt. Vanaf nu gaat het evenwel om een Nederlands-Vlaamse zaak die niet alleen onder Nederlandse leiding kan staan. Gedacht wordt aan een constructie zoals bij het project Mainportontwikkeling Rotterdam, waarbij niet-rijkspartijen sterk betrokken zijn. De politieke verantwoordelijkheid en betrokkenheid worden hierbij niet uit handen gegeven. Het gaat erom dat het draagvlak, voor welke beslissing dan ook, zo breed mogelijk wordt. De onafhankelijke personen moeten er – zowel aan Vlaamse als aan Nederlandse kant – voor zorgen dat alle betrokkenen het gevoel hebben dat zij serieus worden genomen en dat alle belangen gelijk aan bod komen.

De staatssecretaris geeft aan niet alle vragen over de natuurcompensatie te kunnen beantwoorden, daar de betreffende stukken vertrouwelijk zijn en door haar derhalve vertrouwelijk aan de Commissie zijn toegestuurd. Beantwoording van deze vragen kan, indien gewenst, alleen plaatsvinden in een vertrouwelijk overleg. De Europese Commissie heeft niet gemeld wanneer zij tot beantwoording van de brief van de staatssecretaris overgaat, maar wel is duidelijk dat de brief niet boven op de stapel ligt.

Ten aanzien van het natuurcompensatieprogramma meldt de staatssecretaris dat tot nu toe één A-project is uitgevoerd, namelijk het Rammekenschor in Vlissingen. Een ander groot project, het Zuidgorsschor, is afgevoerd vanwege ongunstige kosten-batenverhoudingen en mogelijke

strijdigheid met EU-richtlijnen. Momenteel worden verschillende mogelijkheden onderzocht, waaronder de omvorming van het gebied veerhavens en de tolpleinen tot schor- en slikgebieden na de opheffing van het veer Kruiningen-Perkpolder. Daarnaast wordt in 2003 de bescherming van het Schor van Waarde en het verdrongen dorp Valkenisse voorbereid. De keuze aan A-projecten in het Westerscheldegebied is evenwel beperkt, ook omdat het verwerven van draagvlak daarvoor in Zeeland niet altijd eenvoudig is. De voortgangsrapportage over natuurcompensatie over het jaar 2001 is naar verwachting eind maart 2002 gereed.

De staatssecretaris heeft begrip voor de teleurstelling over het uitblijven van de driemaandelijke voortgangsrapportages over de uitvoering van het verruimingsverdrag. Dit heeft vooral te maken met capaciteitsproblemen. Driemaandelijks rapporteren is wat te veel en de toezegging daarvoor was dan ook te optimistisch. Een halfjaarlijkse rapportage geeft een betere indruk.

In totaal is voor natuurcompensatie in 1998 een bedrag van 66 mln gulden toegezegd: 44 mln van Vlaamse zijde en 22 mln uit Nederland. De additionele projecten zoals voorgesteld door de gedeputeerde van Zeeland zien er veelbelovend uit. De staatssecretaris zegt daarvoor maximaal 15 mln gulden toe, mits deze projecten realiseerbaar blijken te zijn.

De **staatssecretaris van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij** is met de commissies van mening dat het Schelde-estuarium een buitengewoon belangrijk natuurgebied is. Het estuarium is nog compleet en de getijdenwerking, die doorgaat tot Gent, is zeldzaam in West-Europa. De instandhouding ervan is dus van internationaal belang en mede om die reden valt de Westerschelde zowel onder de Nederlandse ecologische hoofdstructuur als onder de Europese Vogelrichtlijn. Daarnaast is het gebied aangemeld voor de Habitatrichtlijn. Elke ingreep in het gebied moet dan ook de toets van deze richtlijnen en, voorzover het aangewezen natuurbeschermingsgebieden betreft, ook van de Natuurbeschermingswet doorstaan.

De noodzaak van die toetsing is duidelijk opgenomen in het kabinetsstandpunt. Natuurlijkheid vormt een eigenstandig onderdeel van de LTV-S en is niet alleen gericht op natuurcompensatie, maar ook op de instandhouding van het meergeulensysteem. De LTV-S kan een bijdrage leveren aan het versterken van de estuariene natuur en er zal worden gestreefd naar functiecombinaties, bijvoorbeeld het combineren van maatregelen voor veiligheid met natuurontwikkeling.

In antwoord op de vraag wanneer de besluiten inzake natuurcompensatie worden genomen, wijst de staatssecretaris erop dat volgens de Habitatrichtlijn een besluit over verdieping van de vaargeul vergezeld moet gaan van een besluit over mitigatie- en compensatiemaatregelen. Aan de ontwikkelingsschets 2010 en de daaraan gekoppelde strategische MER en de MKBA wordt dan zonodig ook een compensatieplan toegevoegd. Volgens de Europese richtlijnen hoeft de natuurcompensatie niet per se in het Schelde-estuarium zelf gerealiseerd te worden, maar wel in de buurt daarvan. Het kan dus wel in Vlaanderen, maar bijvoorbeeld niet in de Waddenzee. Daarnaast moet zoute natuur met zoute natuur worden gecompenseerd, waardoor het zoekgebied wordt beperkt. Voorop staat dat de samenhang van Natura 2000, het Europese netwerk van beschermde natuurgebieden, niet wordt aangetast. De staatssecretaris staat niet onwelwillend tegenover natuurcompensatie buiten het Westerscheldegebied, wanneer met al deze elementen rekening wordt gehouden. Het is te vroeg om nu al te zeggen dat de natuurcompensatie in het kader van de verdieping van 1995 niet lukt, mede gezien de huidige voorstellen van de provincie Zeeland, die goede vooruitzichten bieden. Indien gekozen wordt voor nieuwe ingrepen in het Westerscheldegebied, moeten gelijktijdig plannen voor compensatie worden ontwikkeld.

De consequenties van een eventuele verdere verdieping voor de visserij worden conform het regeringsstandpunt onderzocht in zowel de strategische MER als in de MKBA. De besluitvorming daaromtrent vindt mede afhankelijk van dit onderzoek plaats.

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