

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum

Bijlage(n)

11 maart 2005

4

Ons kenmerk

Uw kenmerk

DGW/GW 2005/368

-

Onderwerp

Ontwikkelingsschets Schelde-estuarium

Geachte voorzitter,

Met deze brief bied ik u mede namens minister Veerman en staatssecretaris Schultz van Haegen het kabinetsstandpunt over de - samen met Vlaanderen opgestelde - Ontwikkelingsschets 2010 voor het Schelde-estuarium en een aantal daaraan gelieerde dossiers aan. Het betreft de uitwerking van de Memoranda van Vlissingen¹, ondertekend op 4 maart 2002, waarin een aantal beleidsafspraken waren neergelegd ten aanzien van het Schelde-estuarium, oftewel het gedeelte van de Schelde dat aan getijdenwerking onderhevig is². Deze afspraken betroffen:

- de ontwikkeling van het watersysteem in relatie tot de daarbij betrokken prioritaire thema's (veiligheid, toegankelijkheid, natuurlijkheid),

¹ Het "Tweede Memorandum van Overeenstemming tussen Vlaanderen en Nederland met betrekking tot de onderlinge samenwerking ten aanzien van het Schelde-estuarium" (verder te noemen: "Memorandum van Vlissingen"), alsmede het "Memorandum van Overeenstemming tussen Vlaanderen, Nederland, de provincie Antwerpen en de provincie Zeeland met betrekking tot de onderlinge samenwerking ten aanzien van de reductie van de veiligheidsrisico's van het transport van gevaarlijke stoffen over de Beneden-Zeeschelde en de Westerschelde" (brief van de Minister en de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat aan de Tweede Kamer van 11 maart 2002, nr. DGW/IG 2002/599). Het eerstgenoemde Memorandum was het vervolg op het zgn. Memorandum van Kallo van 5 februari 2001 (brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de Tweede Kamer van 6 februari 2001, 26980 nr. 9).

² Dit komt overeen met het traject tussen Gent en de zeemonding, oftewel de Vlaamse Zeeschelde en de Nederlandse Westerschelde, inclusief de Vlake van de Raan in het mondingsgebied.

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 - 351 6171
Telefax 070 - 351 7895

- de reeds lang slepende nautische dossiers,
- de problematiek van de externe veiligheid, die beide dossiers verbindt.

Voor zowel het watersysteem als de nautische dossiers werd afgesproken dat ook de structurele samenwerking op langere termijn onderwerp van verder overleg zou zijn. Op 19 september 2003 heeft tenslotte de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat tijdens een vervolgoeverleg met de toenmalige Vlaamse minister G. Bossuyt een aantal afspraken gemaakt met betrekking tot de Kanaalzone Gent-Terneuzen.

In deze brief gaan wij in op de wijze waarop beide regeringen deze afspraken wensen uit te voeren, en op de overige vervolgaafspraken naar aanleiding van de eerder gesloten Memoranda. Hiermee wordt een voor de wederzijdse relatie belangrijke stap gezet: wij hopen hiermee de aanzet te geven voor een duurzaam gemeenschappelijk beleidskader, zodat wij een aantal structurele knelpunten kunnen beheersen die de onderlinge verhouding regelmatig onder druk hebben gezet, te weten de toegankelijkheid van de vaarweg en de loodsenproblematiek. De essentie van deze afspraken – die het karakter hebben van bestuurlijke commitments – treft u aan in deze brief; wij hebben deze vandaag in een derde Memorandum met Vlaanderen vastgelegd, dat wij u hierbij doen toekomen (bijlage 1). Daarna willen wij de afspraken die daarvoor in aanmerking komen nader in een aantal verdragen vastleggen. Binnenkort zullen wij u tenslotte in een afzonderlijke brief instemming vragen om de rijksprojectenprocedure in te zetten als instrument om het pakket natuurmaatregelen - integraal onderdeel van de eerdergenoemde Ontwikkelingsschets 2010 - onder regie van de provincie Zeeland tijdig te realiseren. Om de voortgang van de afspraken te bewaken voorzien wij minstens eenmaal per jaar een gezamenlijk bewindsliedenoverleg, waarbij ook de provincie Zeeland zal worden betrokken; ook zullen wij jaarlijks over deze voortgang aan u rapporteren. In het navolgende gaan wij successievelijk in op de Ontwikkelingsschets; de samenwerking op langere termijn bij beleid voor en beheer van het estuarium; het nautisch dossier; de externe veiligheid; en de Kanaalzone Gent-Terneuzen.

De Ontwikkelingsschets 2010 voor het Schelde-estuarium

Naar aanleiding van de Langetermijnvisie voor het Schelde-estuarium is in het Memorandum van Vlissingen overeengekomen dat het Schelde-estuarium in 2030 een gezond en multifunctioneel estuarien watersysteem zal zijn dat op duurzame wijze gebruikt wordt voor menselijke behoeften. Beide landen spraken zich uit voor:

- instandhouding van de fysieke systeemkenmerken van het estuarium.
- maximale bescherming tegen overstromingen (veiligheid).
- optimale bereikbaarheid van de Scheldehavens (toegankelijkheid).
- een gezond en dynamisch ecosysteem (natuurlijkheid).
- bestuurlijk-politieke en operationele samenwerking.

Een in het kader van de Technische Scheldecommissie, onder toezicht van de betrokken ministeries opererende ambtelijke Nederlands/Vlaamse projectorganisatie (ProSes) heeft onderzocht op welke wijze voor de eerstkomende periode (tot 2010) uitwerking gegeven kan worden aan de belangrijkste doelen te weten: toegankelijkheid, veiligheid en natuurlijkheid. Dit heeft geleid tot de Ontwikkelingsschets 2010 voor het Schelde-estuarium (verder te noemen: Ontwikkelingsschets), die u in bijlage 2 aantreft. Het gaat daarbij om een beleidsverkenning die resulteert in een set besluiten op strategisch niveau,

onderbouwd met maatschappelijke kosten-batenanalyses en een strategische milieu-effectenrapportage, en voorzien van een strategische passende beoordeling in het kader van de Vogel- en Habitatrichtlijn op het niveau van de totale Ontwikkelingsschets.

Formeel gezien was deze passende beoordeling in dit stadium niet noodzakelijk, maar er is niettemin voor gekozen om tijdig een beeld te krijgen van de te verwachten effecten van, en vooral van de wisselwerking tussen, de in de Ontwikkelingsschets voorziene maatregelen. Om die reden ook heeft deze toets aan de Habitat- en Vogelrichtlijn inclusief de passende beoordeling geen juridische status; over de gevolgde aanpak heeft informeel, positief verlopen overleg met Brussel plaatsgevonden. Het integrale karakter en de samenhangende uitvoering van het project (inclusief een verbeterde stortstrategie en het natuurpakket) betekenen dat compensatie in de zin van de Vogel- en Habitat-richtlijn niet aan de orde is. De maatregelen van de Ontwikkelingsschets vormen een samenhangend pakket; indien een of meer componenten hieruit worden gelicht dreigt ook voor de andere componenten de basis weg te vallen.

Status van de Ontwikkelingsschets

Het Kabinet is – evenals de Vlaamse regering - akkoord gegaan met de strategische besluiten uit de Ontwikkelingsschets. Het betreft de vetgedrukte passages uit hoofdstuk 3 van het document. Deze besluiten vormen een pakket maatregelen dat beide regeringen tussen 2005 en 2010, waar relevant gezamenlijk, wensen te effectueren om de veiligheid, toegankelijkheid en natuurlijkheid in het Schelde-estuarium te verbeteren. De formulering “strategische besluiten” geeft aan dat deze besluiten een bestuurlijk-politieke binding tussen Vlaanderen en Nederland weergeven, met een zware inspanningsverplichting om de gezamenlijke visie voor het Schelde-estuarium om te zetten in concrete plannen en maatregelen. Er is thans nog geen sprake van “concrete beleidsbeslissingen”: met andere woorden, juridische binding wordt op dit moment nog niet beoogd, daarvoor is dit stadium van besluitvorming ook nog niet geëigend. Deze status is mede van belang in het licht van de uitspraak van de Raad van State inzake de PKB PMR, die aan concrete beleidsbeslissingen extra strenge voorwaarden verbindt voor wat betreft het zorgvuldig omgaan met eventuele gevolgen voor natuur elders en met belanghebbenden. Deze aspecten komen nog ruimschoots aan bod bij de vervolgpcedures: de planstudies waarin de locaties van de natuurprojecten moeten worden bepaald en de inrichting van de locaties moet worden uitgewerkt, mede aan de hand van project-MER'en en een toets overeenkomstig de vereisten van de Vogel- en Habitatrichtlijn, zoals deze zijn bepaald in de Natuurbeschermingswet 1998. De samenhang binnen het pakket zal ook in de vervolgfase veel aandacht blijven vergen, ook al zullen per project verschillende planprocedures worden gevolgd, overigens binnen de geëigende wettelijke kaders; de samenhang mag echter niet leiden tot onnodige vertragingen in de afzonderlijke procedures. Dat is tevens de reden waarom een sterke bestuurlijke monitoring op het proces als geheel wordt gezet. Aan Nederlandse kant zullen ondergetekenden daarvoor zorg dragen in nauw overleg met de bestuurders in de regio, in het bijzonder de provincie Zeeland.

Inhoud van het pakket

Het pakket maatregelen houdt de volgende beleidskeuzen in:

a. veiligheid: dijkverhogingen en aanleg van overstromingsgebieden in Vlaanderen in het kader van het geactualiseerde Sigmaplan, om het tekortschietende veiligheidsniveau in Vlaanderen (dat op een aantal plaatsen 1:70 is) te verbeteren. Op Nederlands grondgebied behoeven op de termijn voorzien in de Ontwikkelingsschets geen maatregelen genomen te worden voor het verbeteren van de veiligheid. De aanleg van de Overschelde blijkt voor dit doel geen kosteneffectieve oplossing te zijn, en ook voor de bouw van een stormvloedkering bij Oosterweel bestaat nu geen aanleiding. In Vlaanderen wordt ervoor gekozen, de overstromingsgebieden maximaal in te richten als natuurgebied. De voorstellen hebben betrekking op de totale periode tot 2030 en hebben een omvang van 2000 à 3000 ha.

Overigens: de veiligheid van het gebied is randvoorwaarde, en zal niet aangetast mogen worden door de uit te voeren maatregelen. Nieuwe inzichten met betrekking tot de golfbelasting van de waterkeringen aan de Westerschelde zullen tenminste ten aanzien van de natuurprojecten meegenomen worden.

b. toegankelijkheid: verruiming van de vaargeul naar Antwerpen, om de groeiende diepgang van de containerschepen te kunnen opvangen. Dit betreft een verdieping zonder fasering tot 13,10 meter getij-ongebonden diepgang, waarbij voor de Westerschelde wordt uitgegaan van een kielspeling van 12,5%. In de praktijk komt dit neer op het uitbaggeren van 9 drempels in Nederland en 2 in Vlaanderen, een plaatselijke verbreding van 250 naar 370 meter in Vlaanderen, en met de verruiming samenhangende maatregelen als wrakkenruiming en verbetering van geulwandverdedigingen. Voor de onderhoudsbaggerspecie zal voortaan een flexibele strategie worden gevolgd die afgestemd wordt op het instandhouden van het dynamische karakter en het meergeulensysteem van de Westerschelde. Voor de verdieping in Nederland zal een Tracéwetprocedure-MER worden ingezet.

c. natuurlijkheid: een pakket maatregelen dat ervoor zorg draagt dat de natuur van het Schelde-estuarium in een gunstiger staat van instandhouding wordt gebracht, de systeemkenmerken worden versterkt en de realisering van het streefbeeld natuurlijkheid dichterbij wordt gebracht. De voorgestelde natuurmaatregelen worden op een wijze uitgevoerd die op voldoende bestuurlijk draagvlak kan rekenen en op redelijke termijn uitvoerbaar en betaalbaar is. Leidend principe is "ruimte voor de rivier" en het daarmee creëren van waardevolle habitattypen. Op Vlaams gebied wordt de vaargeul in de Zeeschelde op Vlaams grondgebied aangewezen als speciale beschermingszone in het kader van de Habitatrichtlijn en wordt deels in samenhang met, deels los van het geactualiseerde Sigmaplan een aantal maatregelen voor natuurherstel genomen. Op Nederlands grondgebied gaat het, naast de aanwijzing van de Vlake van de Raan als beschermd gebied, om de realisering van minimaal 600 ha estuariene natuur die voldoet aan de vereisten van de Vogel- en Habitatrichtlijn in drie ecologische zones langs de Westerschelde, inclusief de grensgebieden met Vlaanderen:

- Mondingsgebied (inclusief vergroting van het Zwin)
- Middengebied (Vlissingen-Hansweert)
- Oostelijk gebied (Hansweert – grens, inclusief vergroting Verdrongen Land van Saeftinghe met de Hertogin Hedwige- en de Prosperpolder)

Nadrukkelijk zij vermeld dat de genoemde gebieden onderdeel zullen uitmaken van een locatiekeuzeonderzoek (met MER), waarover vervolgens besluitvorming zal plaatsvinden.

De natuurmaatregelen dienen ervoor om een robuuste natuur te krijgen die invulling zal gaan geven aan de medio 2005 gezamenlijk met Vlaanderen te formuleren instandhoudingsdoelstellingen ingevolge de Vogel- en Habitatrichtlijn en aan het streefbeeld natuurlijkheid in de Langetermijnvisie voor het Schelde-estuarium. Tevens zullen de ecologische doelstellingen van de Kaderrichtlijn Water hierbij worden betrokken. Voor de te ontwikkelen natuurprojecten moeten de instandhoudingsdoelstellingen van de VHR-gebieden een transparant toetsingskader bieden. De basis waarop de instandhoudingsdoelstellingen zullen worden geformuleerd is trouwens al grotendeels bekend. Dat maakt het mogelijk nu al in vergaande mate te anticiperen op deze doelstellingen.

Wegende de noodzaak van de natuurmaatregelen, de kosten ervan en het maatschappelijk draagvlak heeft het kabinet zich de opgave gesteld minimaal 600 ha estuariene natuur te ontwikkelen. Hierbij is het onze intentie, met het oog op een gecoördineerde uitvoering, de Rijksprojectenprocedure te volgen. De Vlaamse regering heeft zich, als bijdrage aan de instandhouding en het herstel van het Schelde-estuarium, bereid verklaard de uitvoering op zich te nemen van de natuurontwikkeling in de Hedwigepolder, die samen met het aansluitende noordelijk gedeelte van de Vlaamse Prosperpolder moet leiden tot uitbreiding van het Verdrongen Land van Saeftinge tot een grensoverschrijdend intergetijdengebied "Groot Saeftinge".

Het totale pakket maatregelen ingevolge de Ontwikkelingsschets, dat als één samenhangend programma moet worden gezien, wordt uitgevoerd zonder over het geheel beschouwd schade toe te brengen aan de te beschermen natuurwaarden. De onderzoeken ten behoeve van het strategische MER geven aan dat van dit totale pakket geen significante effecten op de natuur worden verwacht. Met het uitvoeren van een robuust maatregelenpakket voor estuariene natuurontwikkeling en door het introduceren van een verbeterde en flexibele stortstrategie treden slechts beperkte effecten van de verruiming op de natuur op. Dit strookt overigens met de monitoringsresultaten tot nu toe van de gevolgen van de tweede verdieping, die plaats vond tussen 1997 en 2000. Hieruit is evenmin af te leiden dat zich significante nadelige effecten op de natuur hebben voorgedaan. De beste beschikbare kennis geeft dus aan dat er geen aantasting te verwachten is; ondanks dat kan niet volledig worden uitgesloten dat in de toekomst verslechtering van natuurwaarden optreedt. Daarom zal, naast voortgezet wetenschappelijk onderzoek in de planfase, de monitoring worden voortgezet, zowel gedurende de planfase als tijdens en na de uitvoering. In het monitoringsproces zal ook de regio betrokken worden. Uiteraard zal bij de uitvoering terdege rekening worden gehouden met de archeologische waarden. Monitoringsresultaten zullen ook worden betrokken bij de procedure van vergunningverlening ingevolge de Nb-wet, waaraan mede een MER ten grondslag zal liggen. Zoals bekend, is de Vogel- en Habitatrichtlijn in deze wet geïmplementeerd. Dit betekent dat een toetsing met het afwegingskader uit de wet duidelijk zal maken of het noodzakelijk is - met in achtneming van het natuurmaatregelenpakket - alsnog mitigerende dan wel compenserende maatregelen te treffen.

Het besluitvormingproces

Tijdens het traject van de opstelling van de Ontwikkelingsschets en in het bijzonder gedurende de afronding van de besluitvorming op dit strategische niveau hebben ondergetekenden en hun ambtsvoorgangers regelmatig overlegd met hun Vlaamse ambtgenoten.

Bij het tot stand komen van de Ontwikkelingsschets is uitgebreid overleg gevoerd met de belangrijkste stakeholders in Zeeland en Vlaanderen. Hiertoe hebben de beide "onafhankelijke gezaghebbende personen" die conform de afspraken in het Memorandum van Vlissingen werden aangewezen, de heren mr J.A.M. Hendriks en E. Baldewijns, een zogenaamd "Overleg Adviserende Partijen (OAP) ingesteld. In de loop van dit adviseringsproces is uiteindelijk een basis van begrip en belangstelling ontstaan tussen de regionale partijen aan weerszijden van de grens. Deze relatieverbetering is het waard te worden vastgehouden.

Het OAP heeft lopende het totstandkomingstraject van de Ontwikkelingsschets regelmatig deeladviezen uitgebracht, en is uiteindelijk met een gezamenlijk advies gekomen over de Ontwikkelingsschets als geheel. De Zeeuwse partijen hebben in dit kader niet ingestemd met de verruiming, maar hebben voorwaarden geformuleerd waaraan zou moeten worden voldaan indien tot een besluit tot verruiming gekomen zou worden. Dit advies, dat in bijlage 3 is bijgevoegd, vindt zijn vertaling in de Ontwikkelingsschets, in het binnenkort te ondertekenen Memorandum, en in het lopende overleg met de provincie Zeeland.

In navolging van het advies benadrukken wij dat in de plan- en vergunningfase goed overleg met de landbouwsector en een goed flankerend beleid voor de landbouw noodzakelijk is in verband met de functiewijziging van landbouwgronden in estuariene natuur. Naast schadeloosstelling van direct-betrokkenen zullen ook middelen worden ingezet ter versterking van de landbouwstructuur.

Uiteraard zullen ook andere belangenorganisaties, waaronder de natuur- en milieuorganisaties, bij het proces worden betrokken. Tevens zal waar relevant aandacht worden besteed aan andere aspecten, zoals de veiligheid van de waterkeringen, de (externe) veiligheid van de scheepvaart of de rampenbestrijding. In aansluiting op het rijksbeleid om de rol van de andere overheden en van maatschappelijke partijen te versterken is het kabinet voornemens met de Provincie Zeeland een bestuursakkoord te sluiten om de bestuurlijke en ambtelijke samenwerking in de besluitvorming rond de natuurontwikkeling in Nederland vast te leggen en het initiatief, de projectleiding, de communicatie en de primaire bestuurlijke regie van de uitvoering in handen te geven van de provincie onder terbeschikkingstelling van de daartoe benodigde middelen, zonder overigens af te doen aan de eindverantwoordelijkheid van het Rijk terzake van het commitment met Vlaanderen, van de samenhang met de andere luiken uit de Ontwikkelingsschets en van de toepassing van de Rijksprojectenprocedure. Daarbij wordt de mogelijkheid geboden om de natuurprojecten te plaatsen binnen integrale regionale ontwikkelingsprojecten. De primaire regiefunctie geldt ook ten aanzien van de maatregelen in de Hertogin Hedwigepolder.

Ook zullen de provincie en de andere overheden in de regio nauw betrokken worden bij de monitoring en evaluatie van de effecten van de uitvoering van de Ontwikkelingsschets. Wij wachten terzake het advies van het OAP af.

De ambtelijke coördinatie van de samenhang binnen en de voortgang van de tenuitvoerlegging van de besluiten van de Ontwikkelingsschets, inclusief de communicatie met betrekking tot dit programma als geheel, komt intussen te berusten bij een nieuwe Nederlands-Vlaamse projectorganisatie "ProSes2010", die in de plaats treedt van de huidige projectorganisatie. Dit laat de regiefunctie van de provincie Zeeland bij de uitwerking van de natuurprojecten onverlet.

Vanuit het goede nabuurschap hecht het Kabinet bijzonder belang aan het naleven van de afgesproken termijnen bij de uitvoering van de besluiten en maatregelen van de Ontwikkelingsschets. Het Kabinet wenst de termijnen in de ontwikkelingsschets te eerbiedigen en uiterlijk in 2007 met de uitvoering van start te gaan, een en ander voorzover de wettelijke en Europeesrechtelijke kaders en een goede en zorgvuldige besluitvorming dit toelaten. Dit geldt in het bijzonder voor de uitvoering van de verruiming van de vaarweg tot 13.1 m getij-ongebonden diepgang. Hieraan is een groot Vlaams belang verbonden. Zonder zicht op verruiming tegen eind 2009 verliest Antwerpen een belangrijk marktaandeel in de scheepvaart (m.n. containervaart). Dit betekent evenwel ook een gelijktijdige ontwikkeling van het maatregelenpakket voor de natuur en het behoud van de morfologische systeemkenmerken. Gezien het goed nabuurschap van Nederland jegens Vlaanderen is aan de tijdige uitvoering van de verruiming een zware inspanningsverplichting voor Nederland verbonden. Bij het volgen van de gebruikelijke procedures willen wij dan ook tijdwinst boeken door waar mogelijk, zonder afbreuk te doen aan de zorgvuldigheid, opeenvolgende procedurestappen parallel te schakelen ("dakpanconstructie"); daartoe zullen onze diensten harde nadere afspraken maken om de termijnen, binnen de wettelijke marges en de voor een goede besluitvorming vereiste zorgvuldigheid, zo scherp mogelijk te stellen - waarbij beide regeringen zich ervan bewust zijn dat de rechter nauwgezet toeziet op de zorgvuldigheid van procedures en de kwaliteit van de onderbouwing van de besluiten. De bereidheid van de overige voor de uitwerking en besluitvorming verantwoordelijke overheden om aan deze dakpanconstructie mee te werken kan hieraan uiteraard sterk bijdragen; daarom zal op korte termijn overleg worden geopend voor het sluiten van samenwerkingsakkoorden terzake. Het OAP zal hiervoor het initiatief nemen.

Beide regeringen willen eind 2005 een verdrag sluiten voor de uitvoering van het programma van de Ontwikkelingsschets. Hiertoe zullen van weerszijden gemandateerde onderhandelingsdelegaties worden ingesteld. Na ondertekening zullen de gebruikelijke goedkeuringsprocedures worden gevolgd.

De kosten van uitvoering van de Ontwikkelingsschets

In bijlage 4 zijn de uitgangspunten weergegeven voor de kostenverdeling tussen Nederland en Vlaanderen bij de uitvoering van de Ontwikkelingsschets. Deze zullen verder worden uitgewerkt in het inzake de uitvoering van de Ontwikkelingsschets te sluiten verdrag. De kosten voor de voorziene maatregelen op Nederlandse bodem zijn geraamd op ca. € 240 mln voor verdieping van de Westerschelde en € 200 mln voor natuurmaatregelen. Bij dit laatste bedrag gaat het uitdrukkelijk om een voorlopige raming. Samengevat komen de afspraken op het volgende neer:

- In beginsel betaalt elke partij de maatregelen op eigen grondgebied).
- Ten aanzien van de uitbreiding van het grensoverschrijdend natuurgebied het Zwin wordt nauw samengewerkt met een kostenverdeling die met dit beginsel

overeenstemt (afhankelijk van de omvang komt het Nederlands deel overeen met € 12-19 mln).

- In afwijking hiervan betaalt Vlaanderen de kosten, verbonden met de verdieping van de Westerschelde, inclusief de procedurekosten, alsmede een bijdrage *in natura* in het natuurschap. Deze bijdrage bestaat uit de dijkverlegging in, en de natuurinrichting van, de Hertogin Hedwigepolder, volgens de Ontwikkelingsschets-studies geraamd op € 40 mln.
- Als tegemoetkoming aan de provincie Zeeland zal Vlaanderen tevens om niet de grondverwerving in de Hertogin Hedwigepolder financieren. Deze opbrengst wordt door Nederland ten bate gebracht van de verbreding van de Tractaatweg (zie hieronder de passage over de Kanaalzone).

De voorlopige raming van het onderdeel natuurlijkheid op Nederlandse bodem wordt gezien in het kader van de begrotingsvoorbereiding 2006.

De kosten voor Nederland van de onderdelen toegankelijkheid en projectorganisatie in de periode t/m 2015 worden voorlopig geraamd op in totaal maximaal ca. € 54 mln.

Hieronder vallen de volgende onderdelen:

- Nederland draagt 25% van de kosten bij van de aan te brengen geulwandverdedigingen, vermeerderd met de kosten van de wrakkenberging, tot in totaal een bedrag van *maximaal* € 30 mln.
- De studiekosten van de verdieping van de Westerschelde komen voor 75% voor rekening van Vlaanderen en voor 25% voor rekening van Nederland, zodat Nederland grip kan houden op de resultaten ervan (voor Nederland: 25% van € 5,4 mln = € 1,35 mln).
- De partijen betalen elk de kosten van monitoring van de effecten van de verdieping op hun eigen grondgebied (voor Nederland: ca. € 1,7 mln op jaarbasis over 10 jaar = € 17 mln).
- De kosten van de projectorganisatie komen voor 50% voor rekening van elk der partijen (voor Nederland: 50% van € 11 mln = € 5,5 mln).

Tevens wordt in het totale plaatje een oude Belgische renteschuld met betrekking tot de Rijn-Scheldeverbinding ingelost (ca. € 1,0 mln).

De dekking voor de kosten aan Nederlandse kant zal zo veel mogelijk worden verwerkt in de Voorjaarsnota en/of de begroting voor 2006. Indien de provincie Zeeland zich bereid verklaart de uitvoering en regie van het natuurschap in Nederland op zich te nemen zal het kabinet haar de daartoe benodigde middelen ter beschikking stellen.

Samenwerking bij beleid en beheer in het Schelde-estuarium

De Langetermijnvisie Schelde-estuarium heeft een streefbeeld geformuleerd voor het jaar 2030, waaraan de Nederlandse en Vlaamse regeringen zich beide in 2001 hebben gecommitteerd. De Ontwikkelingsschets bevat een pakket maatregelen die geëffectueerd moeten worden tegen het jaar 2010. De Vlaamse en Nederlandse regeringen willen zich bij hun afspraken dan ook niet beperken tot de korte en middellange termijn. Wij wensen de samenwerking bij de formulering van het beleid voor, en de uitoefening van het beheer van het Schelde-estuarium in het licht van het streefbeeld te intensiveren met behulp van een verdrag. Wij hebben als doelstelling hiervoor de eerder geciteerde formulering van het Memorandum van Vlissingen gekozen: het ontwikkelen van het Schelde-estuarium als een gezond en

multifunctioneel estuarien watersysteem dat op duurzame wijze gebruikt wordt voor menselijke behoeften, en wensen de samenwerking te richten op de drie geprioriteerde functies:

- a) bescherming tegen overstromingen,
- b) toegankelijkheid van de Scheldehavens en
- c) de natuurlijkheid van het fysieke en ecologische systeem.

Voor beide zijden staat hierbij voor alle functies het behoud van de natuurlijke systeemkenmerken centraal. Zonder de combinatie van de estuariene dynamiek, het meergeulenstelsel van de Westerschelde en het meanderend karakter van de Zeeschelde dreigt de benedenloop van de Schelde uit balans te raken en daarmee komen alle functies in gevaar. Het is dus voor zowel Vlaanderen als Nederland van essentieel belang, deze balans vast te houden. Eventuele toekomstige plannen met betrekking tot het estuarium zouden daarom aan de geformuleerde doelstelling moeten worden getoetst.

Wij wensen deze samenwerking in te passen in het stroomgebiedbeheerssysteem van de Schelde, en hiermee meerwaarde te geven aan de invulling van europeesrechtelijke en andere internationale verplichtingen. Wij voorzien een simpele, efficiënte en transparante structuur, waarbij de bestuurlijke en maatschappelijke organisaties in de regio nauw worden betrokken; ook de betrokkenheid van de burger bij het besluitvormingsproces – dat snel, soepel en zorgvuldig zal moeten zijn - wordt verzekerd. De structuur zal bestaan uit een politieke en een ambtelijke pijler, welke laatste wij zien als een voortzetting van de huidige Technische Scheldec commissie, ondersteund door een secretariaat. Over de vormgeving van de samenwerking hebben wij advies gevraagd aan het OAP.

Nautisch beheer en loodsdiensten in het Scheldegebied

Wij willen de afspraken bekrachtigen die op het hoogste Nederlandse en Vlaamse ambtelijke niveau zijn gemaakt ten aanzien van het nautisch beheer en de loodsdiensten in het Scheldegebied, om verder invulling te geven aan het kader dat neergezet is in het Memorandum van Vlissingen.

Zo zullen wij, vanuit het gezamenlijke belang van een veilige en vlotte scheepvaart, aan de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart de opdracht geven om, in overleg met de Scheldehavens, optimaal invulling te geven aan de nautische ketenbenadering (kortgezegd de geïntegreerde verkeersafwikkeling vanaf zee tot aan de aanlegplaats, of omgekeerd, en de daarvoor vereiste samenwerking tussen organen van het gemeenschappelijk nautisch beheer en de Scheldehavens). Daarbij streven wij ernaar het gemeenschappelijk nautisch beheer, dat vanaf 2003 reeds *de facto* wordt uitgevoerd, per 1 januari 2006 via een verdrag te formaliseren.

Wij willen de afspraak herbevestigen om per 1 januari 2008 de loodsgeldtarieven voor de vaart op Antwerpen en de vaart op Rotterdam volledig te ontkoppelen en dit tijdig verdragsrechtelijk te formaliseren.

Wij zullen de in de Permanente Commissie vastgestelde bandbreedte bekrachtigen waarbinnen jaarlijks geleidelijk naar de volledige ontkoppeling per 1 januari 2008 kan worden toegewerkt. Ook deze bandbreedte wensen wij per 1 januari 2006 in een verdrag vast te leggen. Dit maakt het mogelijk dat in de periode tot 2008 de tarieven tussen de vaart op Antwerpen en de vaart op Rotterdam al verder kunnen divergeren.

Tot slot steunen wij de afspraken die in het kader van verdergaande samenwerking tussen beide loodsdiensten zijn gemaakt met betrekking tot de totstandkoming van een maximaal kostenefficiënte, kostendekkende en veilige(r) loodsdienstverlening in een consortium Unie van Loodsdiensten Scheldemonden. Solide financiering van het consortium zal mogelijk worden gemaakt door de introductie van kostendekkende tarifiering van de Scheldevaart (vaart van en naar de Vlaamse havens) door Vlaanderen. Dit zal er toe leiden dat per 1 januari 2009 sprake zal zijn van een kostendekkende beloodsing van de Scheldevaart, inclusief het aandeel van de Nederlandse beloodsing daarin. Vanaf dat moment zal de Scheldevaart dan ook geen Nederlandse kruissubsidie meer ontvangen. In de relatief korte aanloop (periode 2006 tot en met 2008) naar die gewenste situatie zal de kruissubsidie aan de Scheldevaart worden gehandhaafd.

In het kader van het nautisch beheer en loodsdiensten ligt thans een zorgvuldig uitonderhandeld en uitgebalanceerd onderhandelingsresultaat voor. Wij staan op het punt om een aantal al jarenlang slepende discussies hierover met Vlaanderen tot een goed einde te brengen. De ontkoppeling van de loodsgeldtarieven, het totstandkomen van kostendekkende tarifiering van de Scheldevaart en het stopzetten van de Nederlandse kruissubsidie aan de Scheldevaart per 1 januari 2009, is voor Nederland zowel vanuit beleidsmatig als historisch perspectief van groot belang. Bij meerdere gelegenheden hebben de opeenvolgende Nederlandse ministers bij hun Vlaamse collega's aangegeven dat het politiek/maatschappelijk en vanuit het oogpunt van marktwerking niet (veel) langer aanvaardbaar is dat "Rotterdam Antwerpen subsidieert". In dat verband is onder meer gewezen op het belang van een kostendekkende beloodsing (solide financiering) van het Nederlands aandeel in de Scheldevaart. Het Loodswezen en de Nederlandse sector (scheepvaart en havenbedrijfsleven) zitten in dit verband op dezelfde lijn. Daarbij beschouwt het Loodswezen de structureel solide financiering van het Nederlands aandeel in de Scheldevaart bovendien als een *conditio sine quo non* voor een constructieve samenwerking bij de lopende uitwerking van het kabinetsbesluit van 18 juni 2004 inzake de nadere besluitvorming terzake de introductie van marktwerking bij het loodsen van zeeschepen.

Veiligheidsrisico's transport gevaarlijke stoffen

Bij brief DGG/V-04/005552/VV van 9 november 2004 bent u geïnformeerd over de risico's van het transport gevaarlijke stoffen over de (Wester)schelde. De belangrijkste conclusie is dat de externe veiligheid nu voldoet aan de (Nederlandse) normen. De Ontwikkelingsschets laat zien dat dit ook in 2010 en 2020 het geval zal zijn en (uitgezonderd extreme scenario's) ook in 2030. Met dit als achtergrond staat nog het volgende te doen:

➤ *Rampenbestrijding*

De verantwoordelijke regionale overheden en het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksaangelegenheden hebben zorgen of de rampenbestrijdingscapaciteit in Zeeland wel adequaat is. Momenteel wordt hiervoor in opdracht van ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksaangelegenheden een quick scan uitgevoerd. Dit betreft alle transportmodaliteiten en industrie in Zeeland. Uit de onderzoeken die ten behoeve van het opstellen van de Ontwikkelingsschets zijn uitgevoerd is geen directe relatie tussen de verruiming en de externe veiligheid gebleken. De inschatting van de eerste ondergetekende is dat het transport ook niet zodanig wijzigt dat de vraag naar rampbestrijdingscapaciteit significant verandert. Daarom heeft dit ook geen onderdeel uitgemaakt van de onderhandelingen met Vlaanderen. Het is wel (reeds in de huidige situatie) een aandachtspunt voor beide landen. Afhankelijk van de resultaten van de quick scan zal voor Nederlands grondgebied in ieder geval besloten moeten worden of maatregelen nodig zijn, waarbij grensoverschrijdende samenwerking meerwaarde kan hebben.

➤ *Consolideren veiligheidssituatie*

Om er voor te zorgen dat de situatie aan de normen blijft voldoen worden de volgende acties genomen:

- onder leiding van de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart wordt onverminderd verder gewerkt aan de nautische veiligheid. Dit geheel conform het motto van de Nota Mobiliteit: permanente verbetering.
- ontwikkelingen in de industrie die aanmerkelijke veranderingen geven in scheepvaartverkeer en/of transport van gevaarlijke stoffen en ontwikkelingen in kwetsbare bestemmingen worden gemonitord en getoetst aan de normen.

Kanaalzone Gent-Terneuzen

In de aanloop naar het akkoord met Vlaanderen over de Ontwikkelingsschets is door de regio waarin het Kanaal Gent-Terneuzen ligt (de z.g. Kanaalzone) nadrukkelijk aandacht gevraagd voor de problematiek van de nautische toegang tot het kanaal. Naar aanleiding daarvan hebben de toenmalige minister van Mobiliteit van Vlaanderen, de heer G. Bossuyt, en de tweede ondergetekende op 19 september 2003 de heren H. Balthazar (destijds gouverneur van Oost-Vlaanderen) en W. van Gelder (Commissaris der Koningin van Zeeland) gevraagd, het probleem in kaart te brengen van de nautische toegang en meer duidelijkheid te verschaffen over de mogelijke toekomstige diepte van het Kanaal Gent-Terneuzen. Dit laatste was nodig in verband met de tunnelvariant voor een verbetering van de kruising van dit Kanaal nabij Sluiskil. Beide heren hebben een advies uitgebracht en dit aan de minister van Mobiliteit van Vlaanderen en de eerste ondergetekende aangeboden³.

³ Visie voor de verbetering nautische toegang Kanaal Gent-Terneuzen – eindadvies. Gent/Middelburg, 15 november 2004.

Dit advies en het Verdrag betreffende het kanaal Gent-Terneuzen uit 1960⁴ zijn voor Nederland aanleiding om (in samenwerking met de Vlaamse administratie) een eerste verkennend onderzoek uit te voeren. Deze verkenning zal er op gericht zijn meer duidelijkheid te verkrijgen over de dimensies die moeten worden gehanteerd in verband met de planontwikkeling rond de tunnel bij Sluiskil. Het onderzoek wordt gedaan om te voorkomen dat Vlaanderen en Nederland worden geconfronteerd met een te ondiepe tunnel bij Sluiskil, mocht op lange termijn tot investeringen terzake van het Kanaal worden besloten. Dergelijke investeringen zullen vanzelfsprekend binnen het raam van de gebruikelijke procedures moeten plaatsvinden. Op verzoek van Vlaanderen zal intussen in het studietraject over de kanaalkruising bij Sluiskil met twee gelijkwaardige varianten van de diepteligging van het tunnelalternatief worden gewerkt, te weten de huidige kanaaldiepte van 13,50 meter en een diepte van 16 meter.

Naar aanleiding van het Advies van het Overleg Adviserende Partijen (bijlage 3) heeft het kabinet tevens besloten om binnen het MIT middelen te herprioriteren ten behoeve van ontsluitende infrastructuur voor de Zeeuwse havens. De start van de voorgenomen realisatie van het goederenspoor-project VERA/Lijn 11 zal worden doorgeschoven naar 2014 en de hierdoor tijdelijk vrijvallende middelen zullen deels (€ 80 miljoen) worden ingezet ten behoeve van de verbetering van de Nederlandse weginfrastructuur tussen de A58 en het snelwegennet in Vlaanderen (N49), de zogenaamde N62. Voor het zuidelijke deel van de N62 (de Tractaatweg) komt een bedrag beschikbaar ter grootte van de kosten van grondverwerving in de Hedwigepolder (zie de passage over *kostentoedeling*). Vlaanderen heeft voorts toegezegd de aansluiting van de weg op Vlaams grondgebied te willen realiseren. De Provincie Zeeland voert momenteel een businesscase uit waarin de financiering van de Sluiskiltunnel wordt uitgewerkt. Voor de volledigheid merk ik op dat een ander gedeelte van de vrijvallende middelen (€ 100 miljoen) als bijdrage voor het ontbrekende gedeelte van de A-4 Zuid in Noord-Brabant zal worden ingezet. Hiermee wordt een verbetering van de bereikbaarheid tussen Nederland en België bewerkstelligd. Een beperkt gedeelte van de benodigde middelen voor het project VERA/Lijn 11 blijft gereserveerd in het MIT t/m 2014. Het restant van de middelen voor VERA zal daarna beschikbaar komen. De verschuiving van de start van VERA naar 2014 betekent dat het project financieel doorloopt na 2014. Aangezien de verschuiving van VERA voor 2014 leidt tot beschikbaarheid van middelen (180 mln.) voor weginfrastructuur (N62 en A4), wordt de verschuiving na 2014 weer gecompenseerd uit de middelen voor weginfrastructuur (180 mln.), zoals die gereserveerd zijn in de doorkijk van het MIT 2015-2020.

Ter afsluiting

Wij zijn ervan overtuigd dat met bovenbedoelde afspraken een belangrijke stap wordt gezet naar een betere, hechtere en intensievere relatie met Vlaanderen op een gebied dat eeuwenlang het karakter heeft gehad van een splijtzwam. Wij hebben niet alle geschillen opgelost, maar hebben wel het gevoel dat deze meer beheersbaar worden gemaakt zonder dat dit wezenlijk ten koste gaat van de belangen van elk van ons afzonderlijk, en dat hiermee de kansen om meer dan de som der delen te bereiken in

⁴ Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België betreffende de verbetering van het kanaal van Terneuzen naar Gent etc. (artikel 26), Brussel, 20 juni 1960.

een grensoverschrijdende context aanzienlijk zullen toenemen. Dit komt al tot uiting door het feit dat de dialoog over de grens inmiddels is geopend. Wij achten het van groot belang dat deze ontwikkeling zich voortzet, en dat wij hierbij uw actieve steun ontvangen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs