

Vergaderjaar 2011–2012

32 308

Structuurvisie Afsluitdijk

Nr. 4

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 14 oktober 2011

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu¹ hebben enkele fracties de behoefte om enkele vragen en opmerkingen voor te leggen over der brief van 29 juni 2011 inzake de ontwerp-structuurvisie Toekomst Afsluitdijk (Kamerstuk 32 308, nr. 2).

De staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 13 oktober 2011.

Vragen en antwoorden, voorzien van een inleiding, zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Snijder-Hazelhoff

Adjunct-griffier van de commissie,
Tjindink

¹ Samenstelling:

Leden: Dijkzema, S.A.M. (PvdA), Gent, W. van (GL), Snijder-Hazelhoff, J.F. (VVD), voorzitter, Slob, A. (CU), Haverkamp, M.C. (CDA), Aptroot, Ch.B. (VVD), Samsom, D.M. (PvdA), Jansen, P.F.C. (SP), Graus, D.J.G. (PVV), Ouweland, E. (PvdD), Rouwe, S. de (CDA), Bashir, F. (SP), Mos, R. de (PVV), Tongeren, L. van (GL), Monasch, J.S. (PvdA), Dekken, T.R. van (PvdA), Dijkgraaf, E. (SGP), Veldhoven, S. van (D66), Koolmees, W. (D66), ondervoorzitter, Jong, L.W.E. de (PVV), Leegte, R.W. (VVD), Caluwé, I.S.H. de (VVD) en Holtackers, M.P.M. (CDA).

Plv. Leden: Groot, V.A. (PvdA), Braakhuis, B.A.M. (GL), Houwers, J. (VVD), Wiegman-van Meppelen Scheppink, E.E. (CU), Koopmans, G.P.J. (CDA), Lucas, A.W. (VVD), Smeets, P.E. (PvdA), Gerven, H.P.J. van (SP), Bontes, L. (PVV), Thieme, M.L. (PvdD), Bochove, B.J. van (CDA), Ulenbelt, P. (SP), Agema, M. (PVV), Grashoff, H.J. (GL), Plasterk, R.H.A. (PvdA), Jacobi, L. (PvdA), Staaij, C.G. van der (SGP), Ham, B. van der (D66), Verhoeven, K. (D66), Bommel, J.J.G. van (PVV), Lodders, W.J.H. (VVD), Boer, B.G. de (VVD) en Werf, M.C.I. van der (CDA).

I. VRAGEN EN OPMERKINGEN VANUIT DE FRACTIES

Algemeen

De leden van de VVD-fractie hebben met enige teleurstelling kennisgenomen van de ontwerp-structuurvisie Toekomst Afsluitdijk. Deze leden hadden een innovatievere en meer uitgewerkte visie verwacht dan hetgeen nu voorligt. Deze leden hebben begrip voor de veranderde financiële kaders rondom dit project en de urgentie in verband met de veiligheid van de dijk, maar hebben het gevoel dat met de gekozen aanpak kansen op het gebied van economie en mobiliteit worden gemist. Deze leden hebben daarom een aantal vragen geformuleerd, die verderop in dit verslag zijn verwerkt.

De leden van de PvdA-fractie hebben met enige teleurstelling kennisgenomen van de ontwerp-structuurvisie Toekomst Afsluitdijk.

De leden van de fractie van het CDA hebben met belangstelling kennisgenomen van de ontwerp-structuurvisie Toekomst Afsluitdijk. Tot aan het moment dat de definitieve structuurvisie aan de Kamer zal worden aangeboden zal de fractie haar opvattingen over de planvorming nader aanscherpen. Het reeds geplande werkbezoek van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu aan de Afsluitdijk en haar gesprek met de voorzitter van de Adviescommissie Toekomst Afsluitdijk, de heer Nijpels, zullen hier zeker aan bijdragen.

De leden van de SP-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de concept-voorkeursbeslissing. Deze leden vinden het goed dat er stappen worden gezet, zeker gelet op de alarmerende woorden van de Commissie van Deskundigen – Afsluitdijk. De dijk is niet meer berekend op zijn taak van bescherming tegen hoog water. Snelheid is vereist, zo stelt de Commissie. De leden van de SP-fractie hebben nog enkele vragen en opmerkingen, die verderop in dit verslag zijn verwerkt.

De leden van de D66-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de concept-voorkeursbeslissing Toekomst Afsluitdijk en is erkentelijk voor de mogelijkheid om hierop te reageren. Er leven namelijk nog enkele vragen die deze leden graag bij de staatssecretaris willen neerleggen. Deze vragen zijn verderop in dit verslag verwerkt.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de ontwerp-structuurvisie voor de Afsluitdijk. De leden van deze fractie hebben zorgen over de integraliteit van het plan.

Aanbiedingsbrief

De leden van de SP-fractie zijn te spreken over de fasering van de aanpak. Het eerdere idee van de Tweede Deltacommissie (Kamerstuk 31 710, nr. 1) om alles direct op Deltaniveau van 2100 te brengen zou volgens deze leden wellicht onnodige inbreuk doen op de omgeving en onnodig veel kosten met zich mee brengen. Het is volgens de leden van de SP-fractie goed om toe te werken naar een veilig niveau in 2050. Dan kunnen op basis van de dan geldende wetenschappelijke consensus over het klimaat en de daarmee gepaard gaande zeespiegelstijging nadere besluiten worden genomen.

De leden van de D66-fractie spreken hun zorgen uit over het feit dat de huidige Afsluitdijk «bij lange na niet voldoet» en dat zelfs aan de oude norm van 1:1430 jaar niet meer lijkt te worden voldaan, zoals in de stukken te lezen valt. Wel vinden zij dat met de urgentie de lange

termijnvisie niet in het geding moet komen. Deze leden hopen dat integraliteit een sleutelwoord blijft in het waterbeleid, maar zien dit nu onvoldoende terug in de conceptbeslissing. Graag horen zij van de staatssecretaris of hij het belang van integraliteit binnen waterbeleid deelt en deze ook niet afdoende terugvindt in het besluit.

Veiligheid staat voorop en andere zaken komen op een lagere plaats. De leden van de D66-fractie vinden niet dat veiligheid lager gerangschikt moet zijn, maar denken dat via integraliteit op termijn een effectievere oplossing bereikt kan worden, die op de lange termijn ook nog goedkoper is.

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat volgens de ontwerp-structuurvisie de noodzakelijke waterveiligheidsmaatregelen worden genomen, maar dat voor andere onderdelen die kunnen bijdragen om de Afsluitdijk ook het icoon van de toekomst te maken, zoals investeringen in duurzame energie en ecologisch herstel, alleen wordt gesproken in termen van ruimtelijke reserveringen. Deze leden vragen in hoeverre met alleen ruimtelijke reserveringen de integraliteit gewaarborgd is en of kansen om bij de realisatie te komen tot synergie hiermee niet verloren gaan.

Waddenfonds

De leden van de PvdA-fractie vragen waarom de staatssecretaris voor de financiering van de ambities rond de Afsluitdijk onder meer naar het Waddenfonds verwijst, terwijl deze middelen in de Wet op het Waddenfonds zijn geoormerkt voor ecologie en economie in het Waddengebied. Deze leden vragen of de staatssecretaris het met hen eens is dat bijvoorbeeld asfalt op de dijk en maatregelen aan de IJsselmeerzijde hiervan in ieder geval moeten worden uitgesloten. Zij vragen verder of de staatssecretaris het wenselijk acht om voor de cofinanciering van een dermate groot project te verwijzen naar een Waddenfonds dat niet groot is en waar bovendien ook nog eens op is gekort.

De leden van de D66-fractie vragen wat de visie van de staatssecretaris is op de suggestie van de Adviescommissie Toekomst Afsluitdijk om het Waddenfonds te benutten voor energie-experimenten. Deze leden vragen tevens op welke termijn op dit punt duidelijkheid verwacht kan worden.

Positionering

Elverding

De leden van de VVD-fractie herinneren zich dat het planvormingsproces rond de Afsluitdijk destijds als pilotproject is gedefinieerd voor de Elverding-aanpak, Sneller en Beter. De betrokkenheid van de markt en het breed onderzoeken van alternatieven om vervolgens te kunnen trechteren tot een gedragen voorkeursbeslissing staat volgens deze leden in deze aanpak centraal. De leden van de VVD-fractie vinden het jammer dat in de ontwerp-structuurvisie de integrale marktvisies nauwelijks herkenbaar zijn. Onduidelijk is voor deze leden welke nieuwe inzichten de marktverkenning met zich mee heeft gebracht. Deze leden constateren dat de gekozen veiligheidsoptie, de overslagbestendige dijk, de basisvariant van Rijkswaterstaat lijkt te zijn, terwijl deze variant volgens hen slechts als referentie zou dienen en niet als mogelijk alternatief. De leden van de VVD-fractie vragen de staatssecretaris om aan te geven op welke wijze gebruik is gemaakt van de innovatiekracht van de markt. Deze leden vragen hem tevens of met de keuze voor de basisvariant van Rijkswaterstaat het vertrouwen van de markt in een betrouwbare overheid niet is geschaad, daar de marktpartijen in het planvormingsproces hebben

geparticipeerd met de belofte dat één van de vier marktvisies uiteindelijk zou worden gekozen en niet een basisvariant van Rijkswaterstaat. De leden van de VVD-fractie willen graag inzichtelijk gemaakt zien of de nu gekozen aanpak nog past in de Sneller en Beter-werkwijze.

De leden van de D66-fractie vragen de staatssecretaris om verder in te gaan op de toepassing van «Elverding». Deze leden constateren dat er ruimte is gecreëerd voor participatie en het aandragen van alternatieve oplossingen. Maar zij vragen of dit ook daadwerkelijk heeft geleid tot meer draagvlak en hoe dit zichtbaar gaat zijn in het aanstaande besluitvormingsproces.

Status en procedure

De leden van de CDA-fractie constateren dat de zienswijzenprocedure inmiddels is afgerond. Deze procedure is volgens deze leden een waardevolle bron voor optimalisering van de planvorming. Zij vragen de staatssecretaris of hij kan aangeven of de ingediende zienswijzen aanleiding geven tot aanpassing van de ontwerp-structuurvisie. Zo ja, op welke punten? Zo nee, waarom niet?

De leden van de SP-fractie zien dat er een aantal varianten is voorgelegd voor het ontwerp van de nieuwe dijk. Deze overschreden allen flink het beschikbare budget. Deze leden vragen waar het rijksbudget aan wordt besteed. Geeft de staatssecretaris voorrang aan de reparatie en de aanpassing van de sluizen aan hun toekomstige taak? Daar ligt wat leden van de SP-fractie betreft de prioriteit als het gaat om acute verhoging van de veiligheid. De leden van de SP-fractie geven er de voorkeur aan dat de sluizen direct zodanig worden aangepast dat zij voldoende breedte en diepgang hebben om de binnenvaart voldoende te faciliteren.

Relatie tot andere planontwikkeling

De leden van de VVD-fractie lezen dat een beslissing rondom het project Extra Spuicapaciteit Afsluitdijk (ESA) is losgekoppeld van deze ontwerp-structuurvisie. De keuze voor de locatie van ESA heeft volgens deze leden echter directe gevolgen voor de realisatie van beleidskeuzen en ontwikkelingsperspectieven. Zij vragen de staatssecretaris om inzichtelijk maken hoe het project ESA zich verhoudt tot de beleidskeuzen en ontwikkelingsperspectieven uit deze ontwerp-structuurvisie en waarom de keuze is gemaakt deze twee projecten los van elkaar te zien, terwijl het project ESA wel binnen het plangebied van deze visie valt.

De leden van de PvdA-fractie vragen welke effecten een eventueel besluit tot het verhogen van het waterpeil in het IJsselmeer, zoals gesuggereerd door de Tweede Deltacommissie, zou kunnen hebben voor de houdbaarheid van de gekozen oplossing voor de Afsluitdijk. Deze leden vragen welke middelen er beschikbaar zijn voor uit een dergelijk besluit voortvloeiende extra investeringen, bijvoorbeeld in meer spuicapaciteit. Zij vragen verder of het mogelijk zou zijn die middelen versneld beschikbaar te maken als de regio de rentelasten betaalt, waardoor werk met werk gemaakt zou kunnen worden en (een deel van) de ambities uit de eerder gemaakte plannen van de ingenieursbureaus, bijvoorbeeld op het gebied van energieopwekking, alsnog gerealiseerd zouden kunnen worden.

De leden van de SP-fractie constateren dat de ontwerp-structuurvisie (nog) geen voornemens bevat ten aanzien van windenergie op of rond de dijk en dat er nog geen besluitvorming heeft plaatsgevonden over de toekomstige waterhuishouding en waterafvoer in het IJsselmeer. Zij lezen dat deze ontwerp-structuurvisie uitgaat van de beschikbaarheid van

voldoende afvoercapaciteit van rivierwater naar de Waddenzee. De leden van de SP-fractie beseffen dat verwezen wordt naar de robuustheidstoets (deelprogramma IJsselmeer), maar zijn toch zeer benieuwd naar de termijn waarop de Kamer meer informatie ontvangt over het project ESA. De Kamer moet nog besluiten nemen over het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, Kamerstuk 31 500, nrs. 25 en 26), maar ook over het voorstel tot wijziging van de Wet ruimtelijke ordening ten einde een wettelijke grondslag in te voeren voor het provinciale medebewind en voor de mogelijkheid af te wijken van algemene regels (Kamerstuk 32 821). Naar mening van de leden van de SP-fractie kan deze nieuwe regelgeving van grote invloed zijn op de voorliggende structuurvisie. Op pagina 17 van de ontwerp-structuurvisie Toekomst Afsluitdijk wordt immers gesteld dat «de verantwoordelijkheden van Rijk en decentrale overheden concreet zijn gemaakt». De mogelijkheid bestaat dat de wettelijke verankering van provinciaal medebewind niet (ongeschonden) door de Kamer komt. De leden van de SP-fractie vragen wat daarvan de gevolgen voor de structuurvisie Toekomst Afsluitdijk zouden zijn.

De leden van de D66-fractie constateren dat in het deelprogramma veiligheid van het Deltaprogramma een traject in gang is gezet om in 2017 te kunnen besluiten over een nieuw stelsel van normering voor de waterveiligheid. Met het aanpakken van de Afsluitdijk moet eerder worden begonnen, om te voorkomen dat daar onveilige situaties ontstaan. Deze leden vragen of hierover contact is geweest met de Deltacommissaris, om te voorkomen dat er in 2017 alsnog een extra opgave komt te liggen om de Afsluitdijk op een acceptabel niveau te brengen.

De leden van de D66-fractie vragen of de staatssecretaris kan toelichten waar exact in het proces van de totstandkoming van de ontwerp-structuurvisie de optie van windmolens op de Afsluitdijk zelf is afgevalen en op basis van welke argumentatie. Dit vragen deze leden mede in het licht van het advies «Windmolens hebben landschappelijk verhaal nodig» (december 2009) van de Rijksadviseur voor het Landschap.

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat de besluitvorming over het waterbeheer van het IJsselmeer en Wind op Land aparte trajecten doorlopen. Deze leden vragen of dit gevolgen kan hebben voor het voorkeursbesluit. Zij vragen tevens of er synergie te bereiken zou zijn als deze trajecten wel gelijk op gingen.

De leden van de ChristenUnie-fractie zien rond de Afsluitdijk mogelijkheden voor windenergie. De ambitie om de Afsluitdijk energiezelfvoorzienend te maken is prima, maar juist hier liggen kansen om de lat hoger te leggen door de opbrengst van windenergie in het gebied mede te laten bijdragen aan de kosten voor de vernieuwde Afsluitdijk.

Beleidskeuzen en ontwikkelingsperspectieven

Inleiding

De leden van de VVD-fractie lezen dat in de ontwerp-structuurvisie sprake is van beleidskeuzen en ontwikkelingsperspectieven. Onduidelijk is voor deze leden of beiden tot «de voorkeursbeslissing» worden gerekend en dus ook zijn meegenomen in de Plan-MER (milieueffectrapport) en de kosteneffectiviteitsanalyse (KEA). Ook zouden de leden van de VVD-fractie graag inzichtelijk gemaakt zien hoe de verschillende ontwikkelingsperspectieven zich tot elkaar verhouden en tot de beleidskeuzen. Met andere woorden, kan de staatssecretaris aangeven welke ontwikkelingsperspectieven elkaar uitsluiten en of alle ontwikkelingsperspectieven mogelijk zijn naast de gemaakte beleidskeuzen? De leden van de VVD-fractie vragen bijvoorbeeld of het ontwikkelingsperspectief van een naviduct bij Kornwerderzand samen kan gaan met de beleidskeuze om de huidige

kunstwerken te renoveren in plaats van te vervangen. Ook vragen de leden van de VVD-fractie hoe de staatssecretaris concreet invulling wil geven aan de beleidskeuze natuur, waarbij ruimte wordt gezien voor maatregelen ten behoeve van de vispasseerbaarheid en een beheerste zoet-zoutovergang, terwijl de huidige kunstwerken worden gerenoveerd en hun functie dus behouden. De beleidskeuzen en ontwikkelingsperspectieven lijken nu losse puzzelstukjes en de leden van de VVD-fractie zouden graag inzichtelijk gemaakt zien of de puzzel ook in elkaar past. De leden van de VVD-fractie vragen de staatssecretaris om aan te geven waarom er geen beleidskeuzen en ontwikkelingsperspectieven zijn geformuleerd op het vlak van mobiliteit en economie. Volgens deze leden waren op deze beleidsterreinen in de uitvraag aan de marktpartijen wel ambities geformuleerd, bijvoorbeeld ten aanzien van een verbeterde doorstroming van zowel weg- als vaarverkeer en een snelle openbaarvervoersverbinding.

De leden van de PvdA-fractie vragen welke mogelijkheden de staatssecretaris ziet om de beleidskeuzen «groene uitstraling» en «overslagbestendige dijk» te integreren tot een groene overslagbestendige dijk. Deze leden vragen tevens of de staatssecretaris met deze leden uitsluit dat er van de Afsluitdijk een asfaltdijk wordt gemaakt.

De leden van de PvdA-fractie hebben begrepen dat het Rijk voor het meenemen van ambities in de uitwerkingsfase als voorwaarde stelt dat er zicht is op de financiering van de realisatie (voor eind april 2012). Voor de regio lijkt dit deze leden een moeilijk te realiseren opgave: in tegenstelling tot bij de systematiek van het MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport), is de regio gebonden aan de begrotingssystematiek waarin per jaar gebudgetteerd wordt. De leden van de PvdA-fractie vragen of de staatssecretaris het er mee eens is dat de toepassing van de MIRT-systematiek in de planstudie alleen kan gelden voor het rijksdeel en niet voor de regionale ambities. Deze leden dringen aan op voldoende flexibiliteit binnen de planning om de regionale ambities mee te kunnen nemen.

De leden van de PvdA-fractie vragen tevens of de staatssecretaris bereid is de rijksgronden die benodigd zijn voor de ambities «om niet» beschikbaar te stellen.

De leden van de CDA-fractie plaatsen vraagtekens bij de beleidskeuzen en ontwikkelingsperspectieven die de staatssecretaris schetst op het terrein van waterveiligheid. De staatssecretaris geeft aan dat het Rijk geen uitvoeringsverantwoordelijkheid draagt voor ontwikkelingsperspectieven. Aanpassing van het dijklichaam en nieuwbouw van kunstwerken halverwege deze eeuw ten behoeve van de waterveiligheid worden onder ontwikkelingsperspectieven geschaard. De leden van de CDA-fractie vragen of de staatssecretaris hiermee bedoelt te zeggen dat het Rijk geen verantwoordelijkheid draagt voor aanpassingen aan de dijk en kunstwerken ten behoeve van de waterveiligheid halverwege deze eeuw. Zo ja, wie draagt dan wel die verantwoordelijkheid? De leden van de CDA-fractie willen graag meer duidelijkheid van de staatssecretaris op dit punt.

De leden van de SP-fractie vragen waar de middelen zullen worden gevonden voor de ecologische en recreatieve inpassing van de Afsluitdijk in de omgeving, als het rijksbudget vooral zal worden ingezet voor het verhogen van de veiligheid. Zij vragen tevens hoe die middelen voor de inpassing verdeeld zullen worden over de betrokken provincies.

De leden van de D66-fractie constateren dat de staatssecretaris meerdere malen schrijft te kiezen voor een integrale oplossing. Maar «ruimte geven voor» is niet hetzelfde als verantwoordelijkheid nemen voor of betalen. Deze leden vragen de staatssecretaris om toe te lichten waarom hij ervoor

kiest de financiële verantwoordelijkheid voor de zogenaamde «ontwikkelingsperspectieven» (zoals beschreven in de ontwerp-structuurvisie) volledig bij andere partijen neer te leggen. Hij schrijft immers: «het rijk draagt voor de ontwikkelingsperspectieven geen uitvoeringsverantwoordelijkheid. Een ontwikkelingsperspectief is voor natuur, duurzaamheidsinitiatieven en recreatie & toerisme op te vatten als de uitnodiging aan decentrale overheden en marktpartijen om initiatieven te ontplooiën.» Voor de leden van de D66-fractie lijkt het erop dat er een wens is om een complete dijk met alle wenselijke toevoegingen neer te leggen, maar dat er niet de benodigde financiële verantwoordelijkheid wordt genomen. Deze leden vragen of de staatssecretaris denkt dat de in de ontwerp-structuurvisie benoemde partijen over de benodigde financiële draagkracht beschikken om dergelijke initiatieven daadwerkelijk te ontplooiën. Heeft de staatssecretaris geen zorgen dat er alsnog een kale dijk komt, een zogenaamde minimumvariant?

De leden van de ChristenUnie-fractie lezen dat de regio een beroep kan doen op bestaande subsidiemiddelen bij het Rijk. Genoemde leden vragen op welke subsidiemogelijkheden hierbij wordt gedoeld, gezien de beperkte rijksbudgetten.

Natuur

De leden van de D66-fractie lezen als actiepunt: «Zoektocht naar effectieve maatregelen voor de natuur». Deze leden vragen waarom dit voor «later» wordt voorgesteld. Waarom is dit niet in de afgelopen jaren gebeurd? Is hier nog niet voldoende tijd voor geweest? Is dit vergeten of misschien laten liggen?

De leden van de ChristenUnie-fractie lezen dat er wordt gesproken over het reserveren van ruimte voor vispasseerbaarheid bij kunstwerken of op alternatieve plekken. Deze leden vragen waarom een concrete uitwerking hiervan niet is opgenomen in het voorkeursbesluit, maar pas op lange termijn wordt overwogen. Welk onderzoek moet er nog plaatsvinden en wanneer is dit onderzoek afgerond? Deze leden vragen dit ook met betrekking tot de aangekondigde onderzoeken naar zoet-zoutovergang, brakwaterzones, ecologische spui, kwelderontwikkeling, vlucht- en broedplaatsen. Ten slotte vragen deze leden wanneer de Kamer de resultaten van deze onderzoeken ontvangt.

Recreatie en toerisme

De Afsluitdijk is een icoon, een object van trots in vele opzichten. De grote zorgvuldigheid waarmee de ontwerp-structuurvisie is opgesteld, geeft hiervan blijk. De leden van de CDA-fractie hebben naar aanleiding van de toekomstige functionaliteiten van de Afsluitdijk een vraag over de ontwikkeling van een recreatief fiets- en wandelpad aan de wadzijde van de dijk. Hoewel deze leden dit ontwikkelperspectief ten eerste ondersteunen, vragen zij in hoeverre het utilitaire fietspad zijn functie behoudt. De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd hoe de staatssecretaris het toekomstig gebruik en het toekomstig belang van een utilitair fietspad inschat als er een recreatief fietspad is gerealiseerd.

De leden van de ChristenUnie-fractie lezen dat de overslagbestendige dijk een fietspad krijgt aan de IJsselmeerszijde. Genoemde leden hebben echter de indruk dat tegelijkertijd het fietspad aan de wadzijde verdwijnt. Pas op de lange termijn zou er mogelijk weer een fietspad aan de wadzijde komen. Genoemde leden vragen om een motivatie voor deze keuze en pleiten ervoor om ook een fietspad aan de wadzijde mee te nemen in het ontwerp.

Realisatieparagraaf

De leden van de CDA-fractie hebben zorg over de opmerking, casu quo waarschuwing, van de Adviescommissie Toekomst Afsluitdijk over het beschikbare budget van € 600 mln. Naar het oordeel van de commissie is dit budget ontoereikend. De leden van de CDA-fractie willen graag van de staatssecretaris weten of het budget toereikend is voor de in de ontwerp-structuurvisie geschetste planvorming.

De leden van de D66-fractie lezen in de ontwerp-structuurvisie: «Het Rijk reserveert voor de maatregelen voor waterveiligheid ca € 600 miljoen uit het Infrastructuurfonds/verlengde Infrastructuurfonds.». Deze leden vragen of de staatssecretaris dit kan verder uitsplitsen. Hoeveel precies uit wat, hoeveel was er gereserveerd en hoeveel opgesoupeerd?

De leden van de D66-fractie vragen verder hoe de volgende zinnen uit de ontwerp-structuurvisie samenhangen met de bezuinigingen op de uitvoering van de Kaderrichtlijn Water (KRW): «Aan de beleidskeuze verbetering van de vispasseerbaarheid van de Afsluitdijk geeft het rijk invulling via de maatregelen voor de kaderrichtlijn water (KRW).». Op welke termijn zal hier vanuit dit budget geld voor beschikbaar zijn en welke andere maatregelen moeten hiervoor sneuvelen?

De leden van de D66-fractie hebben ten slotte nog een vraag met betrekking tot de gebruikte discontovoet. Deze leden constateren dat de staatssecretaris kiest voor de lage voet van 2,5% plus een risico-opslag van 3%. Zij vragen of de staatssecretaris hun mening deelt dat met deze discontovoet langetermijninvesteringen heel snel onrendabel worden. Zij vragen tevens of de staatssecretaris ook ziet dat rond projecten als de Afsluitdijk en het Deltaprogramma dit een risico betekent, omdat opgaven dan eerder naar achteren worden geschoven aangezien maatregelen in de toekomst goedkoper zijn. De leden van de D66-fractie vragen of de staatssecretaris bereid is met een visie te komen op het gebruik van de discontovoet in waterbeschermingsprojecten, waarin in ieder geval de mogelijkheid van een lagere voet wordt besproken.

Verantwoording

Planontwikkeling

In de financiële vergelijking tussen het voorkeursalternatief en de marktvisies lijkt volgens de leden van de VVD-fractie te zijn uitgegaan van een overslagbestendige dijk en niet zozeer de in het bestuurlijk overleg afgesproken groene overslagbestendige dijk en het additionele fietspad aan de Waddenkant. In het eindadvies van de Adviescommissie Toekomst Afsluitdijk is volgens deze leden aangegeven dat er voor een groene overslagbestendige dijk sprake is van meerkosten in de orde grootte van € 10 mln. Deze leden vragen hoe de kosten van de in het bestuurlijk overleg afgesproken variant zich verhouden tot de kosten voor de veiligheid in de marktvisies. Kan de staatssecretaris deze cijfers inzichtelijk maken? De leden van de VVD-fractie hebben vernomen dat zorgen zijn geuit over de in de KEA gebruikte cijfers. De stormschildvariant zou mogelijk toch goedkoper zijn dan de groene overslagbestendige dijk met fietspad, terwijl de stormschildvariant veiligheid biedt tot 2100 en de overslagbestendige dijk slechts tot 2050. Deze leden vragen de staatssecretaris om aan te geven hoe de voorkeursvariant is vergeleken met de marktvisies en of hier sprake is van goede onderlinge vergelijkbaarheid. In de ontwerp-structuurvisie wordt aangegeven dat uit het eindadvies van de commissie Nijpels blijkt dat geen van de marktvisies volledig kan worden uitgevoerd. De leden van de VVD-fractie vragen of deze conclusie gerechtvaardigd is, aangezien het niet integraal kunnen uitvoeren van de marktvisies vooral een kwestie was van onvoldoende middelen. Het

financiële kader is echter pas na het verschijnen van de marktvisies naar beneden bijgesteld. De leden van de VVD-fractie vragen welke marktvisies wel uitvoerbaar zouden zijn binnen het oorspronkelijke budget en of de marktpartijen de mogelijkheid is geboden om binnen het nieuwe financiële kader tot optimalisatie van hun visies te komen. Deze leden vragen om een uitgebreid antwoord op deze vragen.

De leden van de PvdA-fractie herinneren zich dat de Afsluitdijk in 2006 is afgekeurd. Het is volgens deze leden de laatste zwakke schakel die nog moet worden versterkt. In de tussentijd zijn volgens deze leden diverse bureaus betrokken, die ambitieuze plannen hebben gemaakt, om er in april dit jaar mee geconfronteerd te worden dat er maar € 600 mln. beschikbaar is. De leden van de PvdA-fractie vragen of dit niet eerder duidelijk was. Tevens vragen zij of er alles aan is gedaan om, bijvoorbeeld via publiek-private samenwerking (PPS), extra middelen beschikbaar te krijgen.

De leden van de CDA-fractie zijn van mening dat de ontwerp-structuurvisie een zeer gedegen schakelpunt is tussen planvorming en uitvoering. Deze leden constateren dat uitvoerig het proces beschreven wordt hoe vanuit de breedte van vele marktvisies en overheidsreferenties gekomen is tot een voorkeurbeslissing, de overslagbestendige dijk. Het is deze leden echter niet geheel duidelijk hoe de feitelijke weging en waardering van (onderdelen van) marktvisies en referenties hebben plaatsgevonden. De leden van de CDA-fractie vragen waarom niet is gekozen voor het stormschild, dat wat betreft waterveiligheid voldoet tot 2100 en volgens de staatssecretaris de meest kosteneffectieve optie is. Deze leden hebben op dit punt behoefte aan nadere informatie.

De leden van de D66-fractie zien het afkeuren van de zandnok (Waddenwerken) op juridische gronden als een interessante casus. Juist deze inbreng had volgens deze leden als doel de natuurpositie rondom de Afsluitdijk te verbeteren of eigenlijk terug te brengen naar de periode voor de aanleg. Voor de aanleg van de dijk was hier sprake van een groot estuarium. Nu de dijk er ligt, blijkt het terugbrengen van dit estuarium volgens de regels een aanslag op de milieupositie. Althans, zo staat het volgens de leden van de D66-fractie verwoord in het Eindadvies Adviescommissie Toekomst Afsluitdijk. Deze leden vragen de staatssecretaris om in te gaan op deze paradox.

De leden van de D66-fractie zien dat in verschillende documenten de mogelijkheid van PPS wordt aangestipt. Deze leden vragen de staatssecretaris of hij kan onderstrepen dat PPS in deze context niet gebruikt zal worden om de kosten van aanvullende projecten naar achteren te schuiven, oftewel in latere jaren ten laste van de begroting te laten komen.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben de indruk dat er nu vooral sprake is van een klassieke versterking van de dijk en dat innovatieve concepten vooralsnog zijn afgevallen. Juist deze concepten kunnen wel bijdragen aan een hogere exportwaarde. Uiteraard moet daarbij gekeken worden naar de beschikbare budgetten, en kosten en baten van maatregelen. Maar deze leden hebben de indruk dat er nog genoeg mogelijkheden zijn tussen de vele aangeleverde ideeën in de voorbereiding van de structuurvisie. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen om bij de uitwerking van de ontwerp-structuurvisie naar een definitieve structuurvisie te komen tot een verdiepingsslag van de vooralsnog afgevallen voorstellen met als doel om bij de opknopbeurt van de Afsluitdijk te komen tot extra winst op de terreinen van energie en ecologie.

Besluitvorming

De leden van de VVD-fractie herinneren zich dat de Kamer na het notaoverleg MIRT Water op 13 december 2010 een motie heeft aangenomen waarin gevraagd wordt om een integrale visie op de Afsluitdijk in de vorm van een masterplan (32 500 A, nr. 40). Deze leden hebben nog niet de overtuiging dat met deze ontwerp-structuurvisie aan deze motie uitvoering is gegeven. Zij herinneren zich dat de staatssecretaris in juni 2011 heeft aangegeven dat de ontwerp-structuurvisie en het bestuursakkoord met de regio gezamenlijk het masterplan zullen vormen. Op 15 juni 2011 is er volgens deze leden een bestuurlijk overleg geweest tussen Rijk en regio waarin afspraken zijn gemaakt over het vervolgproces. De leden van de VVD-fractie is ter ore gekomen dat de bestuurlijke afspraken naar de mening van de regio onvoldoende herkenbaar zijn overgenomen in de ontwerp-structuurvisie. Deze leden zouden graag een verslag van dit bestuurlijk overleg ontvangen waarin de afspraken die tussen Rijk en regio zijn gemaakt, om te komen tot een volwaardig masterplan voor de Afsluitdijk, zijn uitgewerkt.

De leden van de VVD-fractie vragen of de definitieve structuurvisie Toekomst Afsluitdijk die eind 2011 aan de Tweede Kamer zal worden voorgelegd ook de bestuursovereenkomst met de regio en een integrale plankaart bevat.

Met grote tevredenheid constateren de leden van de CDA-fractie dat in de ontwerp-structuurvisie gehoor is gegeven aan de wens van deze fractie en aan bovengenoemde motie van gelijke strekking om de planvorming niet te beperken tot het enkele aspect van waterveiligheid. De ontwikkelingsperspectieven zijn volgens deze leden veelbelovend waar het gaat om een totaalconcept.

Ook de leden van de ChristenUnie-fractie brengen bovengenoemde motie van de leden Jacobi, Lucas, Koppejan en Slob in herinnering. De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat deze motie vraagt om een masterplan. In de concept-voorkeursbeslissing stelt de staatssecretaris nu dat de voorkeursbeslissing in combinatie met een nog op te stellen bestuursovereenkomst dit masterplan zal vormen. Volgens deze leden ontstaat hiermee een project met twee snelheden waarbij de vraag is of de andere onderdelen wel tijdig kunnen aanhaken. Zo wordt gesteld dat de regio aan zet is om eigen middelen in te zetten voor de realisatie van de ambities, waaronder het gedecentraliseerde Waddenfonds. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen in hoeverre er al zicht op is of de regio bereid is deze middelen hiervoor in te zetten. Deze leden vragen verder op welke termijn de bestuursovereenkomst beschikbaar komt. Is deze er voordat de definitieve structuurvisie wordt vastgesteld zodat de Kamer deze nog kan betrekken bij de besluitvorming?

Inhoudelijke onderbouwing en effecten

De leden van de VVD-fractie vragen wat de economische spin-off van deze ontwerp-structuurvisie zal zijn voor de aanlandingsgebieden van de dijk. De vier marktvisies zijn destijds volgens deze leden uitgebreid doorgekeurd op maatschappelijke kosten en baten. De leden van de VVD-fractie vragen of dat voor deze voorkeursbeslissing ook gebeurd is en wat de uitkomsten daarvan zijn. Zij vragen tevens of deze ontwerp-structuurvisie kansen biedt voor de haven van Harlingen, de jachtbouw in Makkum, de visserij en recreatie op Wieringen, en zo ja, op welke wijze.

De leden van de PvdA-fractie vragen op welke wijze en wanneer wordt getoetst of de uitwerking van de plannen voor de Afsluitdijk effecten heeft op het Natura2000-gebied de Waddenzee.

II. REACTIE VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Inleiding

Middels deze brief stuur ik u mijn reactie op het verslag van uw commissie voor Infrastructuur en Milieu van 9 september jl. inzake de ontwerp Structuurvisie Toekomst Afsluitdijk. De afronding van de zienswijzenprocedure is in volle gang. De reactie van het Rijk zal worden vastgelegd in een Nota van Antwoord en meegenomen worden in de definitieve Structuurvisie Toekomst Afsluitdijk. Ook wordt er op dit moment met de regionale overheden een bestuursovereenkomst opgesteld. Naar verwachting kan ik in december de Nota van Antwoord, definitieve Structuurvisie Toekomst Afsluitdijk en bestuursovereenkomst naar uw Kamer sturen.

Vragen en antwoorden

Aanbiedingsbrief

De leden van de SP-fractie hebben aangegeven dat zij te spreken zijn over de fasering van de aanpak. De leden van de D66-fractie vragen of ik het belang van integraliteit deel, waar zij van opvatting zijn dat deze onvoldoende in de ontwerp-structuurvisie terug zou komen. Deze leden vinden niet dat veiligheid lager gerangschikt zou moeten zijn, maar denken dat via integraliteit op termijn een effectievere oplossing bereikt kan worden, die op lange termijn ook nog goedkoper is. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen in hoeverre met alleen ruimtelijke reserveringen de integraliteit gewaarborgd is en of kansen om bij de realisatie tot synergie te komen hiermee niet verloren gaan.

Het verheugt mij om in uw reactie te lezen dat de gekozen gefaseerde en flexibele aanpak voor de waterveiligheid van de Afsluitdijk gesteund wordt, en dat de urgentie van deze opgave onderschreven wordt. Deze opgave staat voor mij inderdaad voorop. Het Rijk is verantwoordelijk voor de realisatie en financiering van de maatregelen op het gebied van waterveiligheid. Het op orde brengen van de waterveiligheid heeft grote prioriteit. Hiervoor heb ik in deze financieel krappe economische tijden € 600 mln. vrijgemaakt. De Structuurvisie biedt het Rijk waarborgen voor een goede ruimtelijke kwaliteit en versterking van de natuurwaarden door verbetering van de vispasseerbaarheid en een beheerste zoet-zoutovergang. Voor de overige ambities geldt dat de regionale overheden verantwoordelijk zijn voor de financiering en realisatie. Het Rijk heeft hiervoor geen financiële middelen beschikbaar. Wel heeft het Rijk een actieve ondersteuning toegezegd voor het vinden van financiële middelen. Naast de concrete beleidskeuzen die samen het voorkeursalternatief vormen, worden in de ontwerp-structuurvisie ontwikkelingsperspectieven benoemd. De uitvoerbaarheid en/of financiering hiervan is nu nog onvoldoende concreet om deze maatregelen als beleidskeuze te kunnen presenteren. Het Rijk ziet in de toekomst echter wel kansen en mogelijkheden voor de verdere ontwikkeling van deze ambities. In een nog te sluiten bestuursovereenkomst worden afspraken over de realisatie van de ambities met de regionale overheden gemaakt. Daarbij gaat het om de ambities die tot de concrete beleidskeuzen behoren. Ook wil ik graag blijven samen werken met de regio aan het realiseren van het integrale plan (zoals in Rijksstructuurvisie is opgenomen). Hiertoe zullen rijk en regio ieder vanuit hun eigen verantwoordelijkheid de planuitwerking ter hand nemen en een gezamenlijke bestuurlijke stuurgroep instellen. Waar mogelijk zal «werk met werk» worden gemaakt. De noodzaak voor het vlot op orde brengen van de watervei-

ligheid is leidend voor het tempo van de planuitwerking en de start van de realisatie.

Positionering

De leden van de VVD-fractie vragen om aan te geven op welke wijze gebruik is gemaakt van de innovatiekracht van de markt. Tevens vragen zij of met de keuze voor de basisvariant van Rijkswaterstaat het vertrouwen van de markt in een betrouwbare overheid niet is geschaad, daar de marktpartijen in het planvormingsproces hebben geparticipeerd met de belofte dat één van de vier marktvisies zou worden gekozen, en niet een basisvariant van Rijkswaterstaat. Zij vragen om inzichtelijk te maken of de gekozen aanpak nog past in de Sneller en Beter-werkwijze. De leden van de D66-fractie vragen om verder in te gaan op de toepassing van «Elverding». Zij vragen tevens of de ruimte die is gecreëerd voor participatie en het aandragen van alternatieve oplossingen ook daadwerkelijk heeft geleid tot meer draagvlak en hoe dit zichtbaar gaat zijn in het besluitvormingsproces.

Conform het gedachtegoed van Sneller en Beter is vanuit een breed scala aan alternatieven getrechterd tot één (concept) voorkeursalternatief. Dit alternatief vormt het uitgangspunt voor de planuitwerking. De besluitvorming is onder meer voorbereid in bestuurlijke overleggen tussen rijk en regio.

De (concept) voorkeursbeslissing is op basis van een zorgvuldige afweging tot stand gekomen. Aanvankelijk zijn acht consortia uitgenodigd om een visie op de toekomst van de Afsluitdijk op te stellen. Vier consortia zijn op basis van een eerste ontwerp gevraagd hun visie verder uit te werken. Deze visies (Monument in Balans, Natuurlijk Afsluitdijk, Waddenwerken en Watermachine) benutten kansen om meerwaarde te creëren bij een renovatie van de Afsluitdijk. Daarnaast zijn twee overheidsreferenties ontwikkeld die zich op de basisfunctionaliteit van de waterveiligheid richten (2100 Robuust en Basisalternatief).

De marktverkenning is in maart 2009 afgerond met het eindrapport «Dijk en Meer» en een advies van de Adviescommissie onder leiding van de heer E. Nijpels. In een verdere MIRT-verkenning Toekomst Afsluitdijk is vervolgens toegewerkt naar de (concept) voorkeursbeslissing over de Afsluitdijk. De zes alternatieven uit «Dijk en Meer» zijn hiertoe nader geanalyseerd en afgewogen. Zo zijn er kostenramingen gemaakt, is een Plan-MER en een Passende Beoordeling opgesteld en is een kosteneffectiviteitanalyse door het Centraal Planbureau (CPB) uitgevoerd. De trechtering tot een (concept) voorkeursalternatief heeft in deze fase in twee stappen plaatsgevonden.

Op basis van het onderzoek is eind 2010 in een bestuurlijk overleg geconstateerd dat de marktvisies niet in hun geheel haalbaar en/of uitvoerbaar zijn, om technische, juridische of financiële redenen. Maar ook dat het wel mogelijk is om een voorkeursalternatief samen te stellen dat zowel gericht is op waterveiligheid als op de ambities om méér met de Afsluitdijk te doen.

In het concept voorkeursalternatief (en de benoemde ontwikkelingsperspectieven) zijn elementen uit verschillende marktvisies gecombineerd. Zo is de overslagbestendige dijk mede geïnspireerd op de overslagdijk uit de visie van het consortium Watermachine. Naar mijn mening is sprake geweest van een zorgvuldige procedure. De consortia hebben een vergoeding voor hun inspanningen ontvangen, waarvan de hoogte vooraf bekend was. Voorts is met de marktconsortia vooraf afgesproken dat zij aan deelname aan de marktverkenning geen extra rechten kunnen ontlenen in het vervolg van het project, maar ook niet uitgesloten worden van bijvoorbeeld ingenieursdiensten in de planuitwerking.

Tijdens de verkenning is een onafhankelijke Adviescommissie, ingesteld door de toenmalige staatssecretaris, voorgezeten door de heer E. Nijpels. Daarnaast zijn diverse stakeholders en belangenorganisaties bij het onderzoek en de afweging(en) betrokken. Ik heb tevens adviezen ontvangen van het College van Rijksadviseurs, de stakeholders en de gezamenlijke natuurorganisaties rond IJsselmeer en Waddenzee. Alle ontvangen adviezen heb ik meegewogen in de afwegingen om te komen tot een (concept) voorkeursbeslissing.

Met een zeer breed opgezette verkenning van alternatieven en brede participatie daarbij en vervolgens trechtering naar een eenduidige voorkeursbeslissing met zicht op financiering is de gevolgde aanpak naar mijn mening een goed voorbeeld van de Sneller en Beter werkwijze.

Status en procedure

De leden van de CDA-fractie vragen of kan worden aangegeven of de ingediende zienswijzen aanleiding geven tot aanpassing van de ontwerp-structuurvisie.

Op de ontwerp-structuurvisie Toekomst Afsluitdijk zijn 19 zienswijzen binnengekomen. Daarnaast heeft de commissie voor de MER een advies uitgebracht. In de Nota van Antwoord zal de reactie van het Rijk worden vastgelegd.

Zowel de zienswijzen als het advies van de commissie MER bevatten op een aantal punten waardevolle aanscherpingen, die in de definitieve Structuurvisie zullen worden verwerkt. Dit betreft onder meer de groene uitstraling (vegetatie) van de dijk, en een verkenning samen met de decentrale overheden naar de mogelijkheden van fietspad(en) met zicht naar beide zijden van de dijk. Daarnaast zal naar aanleiding van de ontvangen reacties in de definitieve Structuurvisie op een aantal punten een nadere toelichting op de gemaakte keuzen worden gegeven. De zienswijzen hebben geen wezenlijk nieuwe gezichtspunten opgeleverd en geven daarmee geen aanleiding om de belangrijkste keuzen te herzien. Naast de punten die betrekking hebben op de inhoud van de ontwerp-structuurvisie, behelst een aantal zienswijzen ook onderwerpen die betrekking hebben op de bestuursovereenkomst. Omdat dit een lopend proces is, kan ik daarop nu nog niet verder ingaan.

De leden van de SP-fractie vragen waaraan het rijksbudget wordt besteed en of prioriteit wordt gegeven aan aanpassing van de sluizen aan hun toekomstige taak.

Voor de overslagbestendige dijk en renovatie van de civieltechnische kunstwerken (spui- en schutsluizen) heb ik vanwege de hoge prioriteit een bedrag van ca. € 600 mln. gereserveerd. Op basis van de huidige inzichten is het voorkeursalternatief hiermee uitvoerbaar. In de planuitwerking wordt het ontwerp verder uitgewerkt en daarmee ook de raming van de kosten verder aangescherpt.

In de voorkeursvariant worden de sluizen gerenoveerd en behouden deze hun huidige functionaliteit voor de scheepvaart. Gezien de urgentie staat voor mij snelheid bij de aanpak van de kunstwerken voorop.

Relatie tot andere planontwikkeling

De leden van de VVD-fractie vragen de staatssecretaris om inzichtelijk maken hoe het project ESA zich verhoudt tot de beleidskeuzen en ontwikkelingsperspectieven uit deze ontwerp-structuurvisie en waarom de keuze is gemaakt deze twee projecten los van elkaar te zien, terwijl het project ESA wel binnen het plangebied van deze visie valt.

De leden van de PvdA-fractie vragen welke effecten een eventueel besluit tot het verhogen van het waterpeil in het IJsselmeer, zoals gesuggereerd door de Tweede Deltacommissie, zou kunnen hebben voor de houdbaarheid van de gekozen oplossing voor de Afsluitdijk.

Deze leden vragen welke middelen er beschikbaar zijn voor uit een dergelijk besluit voortvloeiende extra investeringen, bijvoorbeeld in meer spuicapaciteit.

Zij vragen verder of het mogelijk zou zijn die middelen versneld beschikbaar te maken als de regio de rentelasten betaalt, waardoor werk met werk gemaakt zou kunnen worden en (een deel van) de ambities uit de eerder gemaakte plannen van de ingenieursbureaus, bijvoorbeeld op het gebied van energieopwekking, alsnog gerealiseerd zouden kunnen worden.

De leden van de SP-fractie constateren dat de ontwerpstructuurvisie geen voornemens bevat ten aanzien van windenergie en zijn benieuwd naar de termijn waarop de Kamer meer informatie ontvangt over het project ESA. Ook vragen zij naar de gevolgen voor de structuurvisie Toekomst Afsluitdijk van eventuele wijzigingen in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, Kamerstuk 31 500, nrs. 25).

De leden van de D66-fractie vragen of contact is geweest met de Deltacommissaris, over de nieuwe normering voor de waterveiligheid om te voorkomen dat er in 2017 alsnog een extra opgave komt te liggen om de Afsluitdijk op een acceptabel niveau te brengen.

Het project ESA (Extra Spuicapaciteit Afsluitdijk) heeft betrekking op de waterhuishouding en waterafvoer in het IJsselmeer. De beleidskeuzen voor de civieltechnische kunstwerken in de Structuurvisie Toekomst Afsluitdijk hebben betrekking op de versterking van spui- en schutsluizen (voor de waterveiligheid). Het project ESA is niet integraal ondergebracht in de structuurvisie, omdat het een ander proces van besluitvorming kent en de afweging rond het op orde brengen van de waterveiligheid urgent is en niet afhankelijk is van de afweging over waterhuishouding en -afvoer. Desondanks zijn er wel raakvlakken. Daarom wordt zorg gedragen voor een goede afstemming.

Het project ESA richt zich op de oplossing voor het tekort aan waterafvoercapaciteit op de korte termijn. Het Deltaprogramma IJsselmeergebied (DPIJ) onderzoekt de maatregelen voor het lange termijn peilbeheer van het IJsselmeer. In een studie is vastgesteld dat de voorgestelde maatregelen voor de versterking van de Afsluitdijk voldoende adaptief zijn voor eventuele peilstijging in de toekomst (één van de in beschouwing te nemen maatregelen in DPIJ).

Dekking van de kosten voor eventuele lange termijn maatregelen voor het waterbeheer in het IJsselmeer moet worden gevonden in het Infrastructuurfonds/Deltafonds. De besluitvorming over de lange termijn maatregelen in het IJsselmeer, hoeveel deze gaan kosten, en wat mogelijk andere maatregelen zijn die nodig zijn, vloeien voort uit het Deltaprogramma. Het is dan ook niet goed mogelijk om nu hiervoor middelen te reserveren. Bovendien kunnen die dan niet worden gebruikt voor andere doeleinden.

De huidige normen zijn het uitgangspunt bij de versterking van de Afsluitdijk. Bij aanpassing van de norm wordt de uitvoeringsstrategie daarop aangepast.

In het eindrapport van de eerste fase marktverkenning «Dijk en Meer» dat in juni 2009 aan uw Kamer is aangeboden, wordt aangegeven dat geen van de gepresenteerde marktvisies opteert voor grootschalige windmolenparken op of langs de Afsluitdijk. Dit vanwege de cultuurhistorische

waarde van de Afsluitdijk. De optie behoorde dus niet tot de scope van de projectalternatieven, en is vanuit dat oogpunt dan ook niet «afgevallen». Er ligt een omvangrijke zoekopgave voor duurzame energie. In dat kader is de Afsluitdijk en omgeving één van de zoekgebieden voor het plaatsen van windmolens. De beleidsafweging op rijksniveau over windenergie vindt plaats in andere kaders, te weten in de op te stellen Structuurvisie Wind op Land. Voor eventuele plaatsing van windturbines zal wel afstemming moeten plaatsvinden met het op te stellen beeldkwaliteitsplan voor de Afsluitdijk, waarin de gewenste ruimtelijke kwaliteit in het hele plangebied wordt vastgelegd. Ook zal toetsing aan andere beleidskaders, zoals het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en natuur- en milieuwetgeving moeten plaatsvinden.

Beleidskeuzen en ontwikkelingsperspectieven

De leden van de VVD-fractie vragen of de beleidskeuzes en ontwikkelingsperspectieven beide tot «de voorkeursbeslissing» worden gerekend en dus ook zijn meegenomen in de Plan-MER (milieueffectrapport) en de kosteneffectiviteitsanalyse (KEA). Verder vragen zij hoe de verschillende ontwikkelingsperspectieven zich tot elkaar verhouden en tot de beleidskeuzen en of het ontwikkelperspectief van een naviduct bij Kornwerderzand samen kan gaan met de beleidskeuze om de huidige kunstwerken te renoveren in plaats van te vervangen.

In de Plan-MER en KEA zijn alle onderdelen van de alternatieven voor zover mogelijk op hun effecten beoordeeld. De uitkomsten van deze onderzoeken hebben er mede toe geleid dat een nader onderscheid is gemaakt in beleidskeuzen en ontwikkelingsperspectieven. Die laatste kunnen nog niet volledig op effecten beoordeeld worden omdat ze niet voldoende concreet zijn uitgewerkt en/of bestuurlijk afgewogen en/of het zicht op realisatie nog ontbreekt. Daarom maken ze geen onderdeel uit van de voorkeursbeslissing. Ze kunnen mogelijk wel voor de toekomst kansen bevatten.

Uit onderzoek is duidelijk geworden dat de realisatie van een naviduct bij Kornwerderzand niet doelmatig is, nu renovatie van de kunstwerken mogelijk is. Uit dit onderzoek blijkt voorts dat de bouw van een naviduct op het moment van nieuwbouw van de kunstwerken (halverwege deze eeuw) kan worden overwogen, omdat dan de meerkosten naar verwachting relatief beperkt zijn. Nieuwbouw naviduct op de korte termijn kan wel als daarvoor een kostendrager is. Nieuwbouw naviduct maakt geen onderdeel uit van het rijksbeleid.

Ook vragen de leden van de VVD-fractie hoe de staatssecretaris concreet invulling wil geven aan de beleidskeuze natuur, w.o. de vispasseerbaarheid en een beheerste zoet-zoutovergang, in relatie tot de renovatie van de huidige kunstwerken.

Het Rijk geeft invulling aan de realisatie van de vispassages door middel van de maatregelen zoals die zijn voorzien in het kader van de Kaderrichtlijn Water (KRW). De realisatie vindt mogelijk plaats in combinatie met de civieltechnische kunstwerken of op alternatieve plekken. Aantal, locatie en precieze vormgeving van de vispassages moeten nog worden bepaald. Een beheerste zoet-zoutovergang kan op meerdere manieren worden gerealiseerd. Nader onderzoek is nodig om een zoet-zoutovergang verder te optimaliseren.

De leden van de VVD-fractie vragen waarom er geen beleidskeuzen en ontwikkelingsperspectieven zijn geformuleerd op het vlak van mobiliteit en economie, bijvoorbeeld ten aanzien van een verbeterde doorstroming

van zowel weg- als vaarverkeer en een snelle openbaarvervoersverbinding.

De voorstellen die in de marktvisies zijn gedaan op het gebied van mobiliteit en economie blijken op basis van het uitgevoerde onderzoek:

- ofwel onvoldoende uitgewerkt om te kunnen beoordelen (zoals een vakantiepark of uitbreiding van de camping bij Breezanddijk),
- ofwel (nu nog) niet haalbaar en/of uitvoerbaar. Zo is het kostenbatensaldo van de aanleg van hoge bruggen zeer negatief, en is de aanleg van een aparte rijstrook voor hoogwaardig openbaar vervoer plus de exploitatie daarvan niet rendabel.

Voor wat betreft de mogelijkheden voor een naviduct verwijs ik naar het antwoord eerder in deze paragraaf.

De leden van de PvdA-fractie vragen welke mogelijkheden de staatssecretaris ziet om de beleidskeuzen «groene uitstraling» en «overslagbestendige dijk» te integreren tot een groene overslagbestendige dijk. Deze leden vragen tevens of de staatssecretaris met deze leden uitsluit dat er van de Afsluitdijk een asfaltdijk wordt gemaakt.

Bij het opstellen van de ontwerp structuurvisie was het streven om de overslagbestendige dijk een groene uitstraling te geven, maar bestond nog geen volledige duidelijkheid over de technische en financiële uitvoerbaarheid daarvan. De formulering in de ontwerp structuurvisie getuigt daarvan. Inmiddels is vastgesteld dat het technisch en financieel mogelijk is om de overslagbestendige dijk een groene uitstraling te geven. Hiermee sluit ik uit dat van de Afsluitdijk een asfaltdijk wordt gemaakt.

De leden van de PvdA-fractie vragen of de toepassing van de MIRT-systematiek in de planstudie alleen kan gelden voor het rijksdeel en niet voor de regionale ambities in verband met een andere begrotingssystematiek. Deze leden dringen aan op voldoende flexibiliteit binnen de planning om de regionale ambities mee te kunnen nemen.

De leden van de PvdA-fractie vragen tevens of de staatssecretaris bereid is de rijksgronden die benodigd zijn voor de ambities «om niet» beschikbaar te stellen.

In bestuursovereenkomst worden afspraken met regionale overheden vastgelegd over ambities en de financiering daarvan. Deze afspraken bieden voldoende flexibiliteit voor het meenemen van regionale ambities en geven ook duidelijkheid wanneer financiële afspraken aan de orde zijn. Indien Rijk en regio gezamenlijk gaan aanbesteden, is voor die projectonderdelen waarvoor dat van toepassing is, budget beschikbaar. De gronden op en rondom de Afsluitdijk zijn in eigendom van het Rijk. Het beleid voor eigendommen van het Rijk is dat deze alleen tegen marktconforme prijzen in gebruik kunnen worden gegeven. Dit geldt ook voor de Afsluitdijk.

De leden van de CDA-fractie plaatsen vraagtekens bij de beleidskeuzen en ontwikkelingsperspectieven die de staatssecretaris schetst op het terrein van waterveiligheid. Zij vragen of hiermee wordt bedoeld dat het Rijk geen verantwoordelijkheid draagt voor aanpassingen aan de dijk en kunstwerken ten behoeve van de waterveiligheid halverwege deze eeuw.

Daar waar in de toekomst maatregelen voor waterveiligheid aan de orde zijn, zal het Rijk die op zich nemen. Ik zal de structuurvisie op dit punt verhelderen.

De leden van de SP-fractie vragen waar de middelen zullen worden gevonden voor de ecologische en recreatieve inpassing van de Afsluitdijk in de omgeving, en hoe die middelen voor de inpassing verdeeld zullen

worden over de betrokken provincies. De leden van de D66-fractie vragen of de staatssecretaris denkt dat de in de ontwerp-structuurvisie benoemde partijen over de benodigde financiële draagkracht beschikken om dergelijke initiatieven daadwerkelijk te ontplooiën. De leden van de ChristenUnie vragen op welke subsidiemogelijkheden de regio een beroep kan doen.

Op de structuurvisie Toekomst Afsluitdijk is het principe «decentraal wat kan, centraal wat moet» van toepassing. Het kabinet neemt met de structuurvisie zijn verantwoordelijkheid voor de waterveiligheid en ziet daarnaast kansen om verbindingen te leggen met andere thema's en om het gebied ook in bredere zin te ontwikkelen. De structuurvisie schetst daartoe mogelijkheden voor zover die in ruimtelijk opzicht direct verband houden met de Afsluitdijk. De structuurvisie biedt de ruimte aan decentrale overheden, kennisinstellingen en marktpartijen om de ambities in te vullen. Ik heb er vertrouwen in dat de regionale overheden de kansen die zich nu voordoen zullen aangrijpen en bereid zijn te investeren in de ambities. Hiertoe kunnen eigen middelen worden ingezet (Pieken in de Delta, Zuiderzeelijnmiddelen, dan wel het gedecentraliseerde Waddenfonds). Daarnaast kan de regio een beroep doen op bestaande subsidie-middelen op het terrein van duurzaamheid, innovatie, internationaal ondernemen en samenwerken, zoals de Stimuleringsregeling Duurzame Energie+ en de EU LIFE-regeling voor natuurontwikkeling.

Natuur

De leden van de D66-fractie en de leden van de ChristenUnie-fractie vragen waarom een concrete uitwerking van maatregelen voor natuur (vispasseerbaarheid, zoet-zoutovergang, brakwaterzones, ecologische spui, kwelderontwikkeling, vlucht- en broedplaatsen) niet is opgenomen in het voorkeursbesluit, maar pas op lange termijn wordt overwogen. Ook vragen de leden van de ChristenUnie wanneer de kamer wordt geïnformeerd over de resultaten van onderzoeken hiernaar.

De voorkeursbeslissing is de afronding van de verkenning en als zodanig een mijlpaal in de MIRT fasering. In de planuitwerking wordt dit voorkeursalternatief gedetailleerder uitgewerkt om een projectbesluit te kunnen nemen, dat aan alle vereisten voldoet. Dit is conform de Sneller en Beter-werkwijze.

Het Rijk biedt in de ontwerp structuurvisie concreet ruimte voor het tot stand brengen van de meest kosteneffectieve maatregelen voor de verbetering van natuur. Daarbij gaat het zoals eerder aangegeven om ruimte voor verbetering van de vispasseerbaarheid en een zoet-zoutovergang tussen Waddenzee en IJsselmeer. Ook wordt nu ruimte geboden voor de ontwikkeling van natuurvriendelijke oevers bij de Koppen (IJsselmeerzijde).

Daarnaast zijn toekomstperspectieven geschetst die tot realisatie kunnen komen zodra daarvoor, na het benodigde onderzoek, een goede planuitwerking tot stand is gebracht en de nodige financiële middelen beschikbaar zijn. Dat is op basis van de alternatieven zoals die nu voorliggen nog niet mogelijk.

Het aantal, de locatie en precieze vormgeving van de vispassages zal nog uitgewerkt worden in het kader van project KRW. De huidige fase van de verkenning is hier niet op gericht. Dat geldt overigens ook voor de maatregelen op het gebied van de waterveiligheid: ook die zullen een nadere uitwerking en optimalisatie krijgen in de planuitwerking. Voor andere maatregelen zijn de regionale overheden aan zet om deze nader te onderzoeken en uit te werken.

De leden van de CDA-fractie en de leden van de ChristenUnie-fractie hebben vragen over het fietspad op de Afsluitdijk.

Een van de randvoorwaarden bij de opgave waterveiligheid van de Afsluitdijk is het behouden van de functie van een fietsverbinding door deze in het ontwerp in te passen. Dit heeft in de structuurvisie tot een andere plek in het dijkprofiel (IJsselmeerzijde) geleid. De ontwerp structuurvisie bevat een beleidskeuze recreatie en toerisme gericht op het verkennen van een fietspad(en) met zicht naar beide zijden van de dijk, mede naar aanleiding van het advies daarover van de Adviescommissie. In de planuitwerking worden de mogelijkheden samen met decentrale overheden verkend. Ook zal er gezocht worden naar kostendragers.

Realisatieparagraaf

De leden van de CDA-fractie willen weten of het budget toereikend is voor de in de ontwerp-structuurvisie geschetste planvorming, mede naar aanleiding van de opmerking, casu quo waarschuwing, van de Adviescommissie Toekomst Afsluitdijk over het beschikbare budget.

De Adviescommissie heeft er in haar tussenadvies van november 2010 op gewezen dat het budget dat er dat moment was, te weten ca. € 300 mln., ontoereikend zou zijn. Dat was mij bekend. Ik heb in het voorjaar van 2011, toen zicht ontstond op het (concept) voorkeursalternatief en de kosten die daarmee zijn gemoeid, gezien de hoge prioriteit dan ook het benodigde budget van ca. € 600 mln. gereserveerd in de begroting van lenM.

De leden van de D66-fractie vragen naar de uitsplitsing van het beschikbare budget van € 600 mln.

Ongeveer de helft van het genoemde budget van € 600 mln. zal nodig zijn voor het overslagbestendig maken van het dijklichaam. De andere helft is nodig voor het renoveren van de twee spui- en schutsluizen.

De leden van de D66 fractie vragen naar de middelen voor KRW-maatregelen op de Afsluitdijk.

Wat betreft de middelen voor KRW-maatregelen op de Afsluitdijk, staan tot 2015 middelen op de begroting van lenM (ca. € 3 mln.) voor het vergroten van vispasseerbaarheid. Middelen voor vispassages op de Afsluitdijk zijn buiten de bezuinigingen gevallen. Daarnaast zijn bezuinigingen van toepassing op KRW-maatregelen van na 2015. Als gevolg van het amendement Lucas (Kamerstuk 32 404, nr. 29), zullen deze middelen overigens niet van het Infrastructuurfonds overgaan naar het Deltafonds, maar overgeplaatst worden naar Hoofdstuk XII.

De leden van de D66-fractie hebben ten slotte nog een vraag met betrekking tot de gebruikte discontovoet. Zij vragen of de staatssecretaris hun mening deelt dat met deze discontovoet langetermijninvesteringen heel snel onrendabel worden. Zij vragen tevens of de staatssecretaris ook ziet dat dit rond projecten als de Afsluitdijk en het Deltaprogramma een risico betekent, omdat opgaven dan eerder naar achteren worden geschoven aangezien maatregelen in de toekomst goedkoper zijn. De leden van de D66-fractie vragen of de staatssecretaris bereid is met een visie te komen op het gebruik van de discontovoet in waterbeschermingsprojecten, waarin in ieder geval de mogelijkheid van een lagere voet wordt besproken.

Het Kabinetstandpunt over de actualisatie van de discontovoet voor toepassing in maatschappelijke kosten-batenanalyses (Kamerstukken 29 352, nr. 5) schrijft voor welke disconteringsvoet moet worden gehanteerd. Deze systematiek geldt voor alle maatschappelijke kosten-batenanalyses en houdt in dat de toe te passen risicovrije reële discontovoet 2,5 procent bedraagt. Deze discontovoet dient te worden verhoogd met een opslag voor het macro-economisch risico. Deze opslag kan projectspecifiek worden berekend conform de leidraad OEI, of er kan een algemene risicopremie van 3% worden aangehouden. Voor externe effecten met een onomkeerbaar karakter kan deze standaard risico-opslag van 3% kan worden gehalveerd. In de KEA is de standaard disconteringsvoet van 5,5 procent gebruikt. Voor baten van extra veiligheid is een disconteringsvoet van 4,7 procent gehanteerd, op basis van de aanname dat 50 procent van de baten onomkeerbare externe effecten betreffen. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu voert overleg met het CPB en andere deskundigen over andere benaderingen van de disconteringsvoet, tegen de achtergrond van het lange termijn karakter van het Deltaprogramma. In het Deltaprogramma 2013 wordt hierop verder ingegaan.

Verantwoording

Planontwikkeling

De leden van de VVD-fractie vragen naar de financiële vergelijking tussen het voorkeursalternatief en de marktvisies, in het bijzonder de stormschildvariant, en of en in hoeverre de kosten van een groene overslagbestendige dijk en een fietspad aan de Waddenzijde daarin zijn meegenomen.

De kosten van de verschillende veiligheidsopties zijn op gestandaardiseerde wijze in beeld gebracht, om een goede en eerlijke vergelijking mogelijk te maken. Dit op een niveau dat past bij de fase van een verkenning. Deze werkwijze heeft ertoe geleid dat de kostenramingen (van zowel de marktvisies als de overheidsreferenties) op een aantal punten zijn aangepast. In een review is de juistheid van de uniforme kostenraming beoordeeld en bevestigd. De kostenraming heeft de basis gevormd voor de berekeningen in de kosteneffectiviteitsanalyse (na een grondige analyse door het CPB van de onderliggende data). Het stormschild en de overslagbestendige dijk zijn vernieuwende concepten voor een project met deze omvang. Uit de kostenramingen blijkt dat de totale nominale investeringskosten over de gehele tijdshorizon tot 2100 van het stormschild (iets) lager zijn dan bij de overslagbestendige dijk. De contante waarden van de overslagbestendige dijk en het stormschild – bezien over een tijdshorizon tot 2100 – ontlopen elkaar niet veel, al is die van de overslagbestendige dijk het laagst.¹ De overslagbestendige dijk is de meest kosteneffectieve manier om de dijk in 2020 aan de veiligheidseisen te laten voldoen. Bovendien biedt de gefaseerde aanpak ruimte om flexibel (adaptief) om te gaan met toekomstige onzekerheden. Later in de tijd zullen aanvullende maatregelen nodig zijn voor de waterveiligheid; rond 2050 bij een klimaatontwikkeling conform het W+ scenario.² Tegen die tijd kan op basis van de dan beschikbare kennis en inzichten opnieuw een afweging worden gemaakt. In de KEA is aangegeven dat tegen relatief geringe meerkosten de dijk bedekt kan worden met gras. De mogelijkheden voor recreatief fietspad(en) met zicht naar beiden zijden (Wadden en IJsselmeer), zal in de volgende fase verkend worden door Rijk en regio. Zie ook eerder in deze antwoordbrief.

¹ In de contante waarde berekening zijn de aanvullende maatregelen die rond 2050 nodig zijn in geval van de overslagbestendige dijk meegenomen. De contante waarde van deze uitgaven is een stuk lager dan de nominale waarde, omdat ze pas rond 2050 (of daarna, afhankelijk van het klimaatscenario) zullen plaatsvinden.

² Bij een minder extreem scenario is dat nog later in de tijd, bij een meer extreem scenario eerder (maar dat geldt dan voor de andere veiligheidsconcepten: alle concepten zijn aanpasbaar in dit opzicht).

De leden van de VVD-fractie vragen welke marktvisies wel uitvoerbaar zouden zijn binnen het oorspronkelijke budget en of de marktpartijen de mogelijkheid is geboden om binnen het nieuwe financiële kader tot optimalisatie van hun visies te komen. Deze leden vragen om een uitgebreid antwoord op deze vragen.

De conclusie dat geen van de marktvisies integraal haalbaar en/of uitvoerbaar zijn, is vooral gemaakt op basis van niet-financiële afwegingen. In november 2010 heeft het bestuurlijk overleg van Rijk en regio op basis van de tot dan toe beschikbare onderzoeksinformatie deze conclusie al getrokken. Zo bleek dat het veiligheidsconcept van de zandnok (opgenomen in de marktvisie Waddenwerken) zich moeilijk verdraagt met de Natura 2000 wetgeving, het feit dat nieuwe ingrepen in de Waddenzee (beleidsmatig) ongewenst zijn en de kwelders niet van nature zich op deze plek zouden ontwikkelen, hetgeen een hoge beheer- en onderhoudspost met zich mee zou brengen. Dit concept is daarmee afgefallen. Ook een aantal ambities zoals opgenomen in de marktvisies bleken op dat moment niet (tijdig) haalbaar en/of uitvoerbaar. Hiertoe behoren onder meer een grootschalige duurzame energieopwekking op korte termijn, getijden- en stromingsenergie, vliegerenergie, kwelderontwikkeling in de Waddenzee, en een HOV-baan. Overigens liepen de kosten van de verschillende marktvisies, en daarmee ook de financierbaarheid, sterk uiteen.

Gelijktijdig hebben de bestuurders geconstateerd dat er wel een voorkeursalternatief leek samen te stellen dat is opgebouwd uit kansrijke elementen voor het dijklichaam, de kunstwerken en de ambities. Voor de besluitvorming over de keuze van het (concept) voorkeursalternatief was echter eerst nog aanvullende onderzoeksinformatie nodig. Zo ontbraken in november 2010 nog de resultaten van de KEA. Bovendien was op dat moment nog geen (Rijks)budget voor de Afsluitdijk vastgesteld. De volgende elementen waren op basis van de in november 2010 beschikbare onderzoeksinformatie kansrijk:

- Voor het veiligheidsconcept van het dijklichaam: de dijkverhoging, het stormschild en de overslagbestendige dijk.
- Voor de kunstwerken: renovatie dan wel nieuwbouw.
- Voor de ambities: een zoet-zoutovergang tussen IJsselmeer en Waddenzee, een duurzaamheidscentrum (wellicht in gefaseerde uitvoering), pilots voor diverse vormen van duurzame energie, pilots voor zilte teelt, kleinschalige recreatie en toerisme, en een naviduct (alleen bij nieuwbouw van de schutsluizen).

De marktpartijen is niet gevraagd hun plannen nog verder te optimaliseren, die slag was al eerder gemaakt bij de nadere uitwerking voor de afronding van de marktverkenning «Dijk en Meer». Marktpartijen zijn in deze fase gevraagd op punten die nog nadere uitwerking behoeften informatie aan te leveren. Voor alle veiligheidsalternatieven geldt dat er optimalisaties mogelijk zullen zijn, indien een nadere planuitwerking volgt. De alternatieven zijn op het niveau van de verkenning echter zo gelijkwaardig mogelijk beoordeeld, met een detailniveau dat past bij deze fase. Ik vind het van belang te benadrukken dat ook de overslagbestendige dijk een oplossing is die in een marktvisies is opgenomen. Tenslotte wil ik er ook op wijzen, dat de doelmatigheid van een investering los staat van het beschikbare budget en dat het altijd belangrijk is om rijksgeld zo doelmatig mogelijk uit te geven.

De leden van de PvdA-fractie vragen of het niet eerder duidelijk was dat het budget € 600 mln. zou zijn. Tevens vragen zij of er alles aan is gedaan om, bijvoorbeeld via publiek-private samenwerking (PPS), extra middelen beschikbaar te krijgen.

Voor het project Toekomst Afsluitdijk was door het vorige kabinet een interne reservering van € 750 mln. gemaakt op een Aanvullende Post. Dit bedrag was niet gebaseerd op een raming, maar op een globale eerste schatting. Met de ombuigingen in de begroting voor 2011 is deze interne reservering teruggebracht naar € 299 mln. In de lopende begroting was daarmee voor de aanpak van de Afsluitdijk tot en met 2020 € 299 mln. beschikbaar in het Infrastructuurfonds, onvoldoende om dijk en kunstwerken aan te pakken. Het resterende deel is in het kader van de heroverwegingen anders ingezet.

Ik heb bij de begrotingsvoorbereiding 2012 (in het voorjaar van 2011) naar extra middelen gezocht gelet op de urgentie van de waterveiligheidsopgave. Door de Programmaruimte van het verlengde Infrastructuurfonds (na 2020) bij de budgetreservering te betrekken, kwam toen zicht op dekking van het totale te verwachten investeringsbedrag, een voorwaarde om tot besluitvorming over een (concept) voorkeursalternatief te komen. De budgetreservering van € 600 mln. is gebaseerd op het op basis van een onderzoek getrechterde voorkeursalternatief en was dus niet eerder dan het voorjaar van 2011 duidelijk.

Met PPS-constructies komen meestal niet méér middelen beschikbaar, wel komen middelen eerder beschikbaar (daar moet dan wel rente over betaald worden) en kan soms méér geleverd worden voor hetzelfde bedrag. Nut en noodzaak van PPS voor dit project wordt onderzocht in aanloop naar de planuitwerkingsfase. Hiervoor is het nu nog te vroeg. In de nog op te stellen bestuursovereenkomst zullen afspraken worden gemaakt met de decentrale overheden over de bekostiging en financiering van de ambities. Hiertoe kunnen eigen middelen worden ingezet (Pieken in de Delta, Zuiderzeelijnmiddelen, dan wel het te zijner tijd gedecentraliseerde Waddenfonds). Daarnaast kan de regio een beroep doen op bestaande subsidiemiddelen op het terrein van duurzaamheid, innovatie, internationaal ondernemen en samenwerken, zoals de Stimuleringsregeling Duurzame Energie+ en de EU LIFE-regeling voor natuurontwikkeling.

De leden van de CDA-fractie vragen waarom niet is gekozen voor het stormschild, dat wat betreft waterveiligheid voldoet tot 2100 en de meest kosteneffectieve optie is.

In de KEA die door het Centraal Planbureau is uitgevoerd is de kosteneffectiviteit van de verschillende maatregelen onderzocht. Hoewel het stormschild de goedkoopste manier is om de Afsluitdijk in één keer tot 2100 op orde te brengen, is de overslagbestendige dijk de goedkoopste manier om in 2020 aan de veiligheidseisen te voldoen. De overslagbestendige dijk is daarmee de meest kosteneffectieve oplossing. De aanvullende maatregelen die rond 2050 nodig zijn bij de overslagbestendige dijk om de waterveiligheid tot 2100 te blijven garanderen conform de huidige eisen, zijn in deze berekeningen meegenomen. De contante waarde van deze uitgaven is een stuk lager dan de nominale waarde, omdat ze pas rond 2050 (of daarna, afhankelijk van het klimaatscenario) zullen plaatsvinden. Tegen die tijd kan bovendien rekening worden gehouden met de uitkomst van ontwikkelingen die nu nog zeer onzeker zijn (zoals het verwachte klimaatscenario) en de nieuwste (technologische) inzichten.

De leden van de D66-fractie zien het afkeuren van de zandnok (Waddenwerken) op juridische gronden als een interessante casus. Juist deze inbreng had volgens deze leden als doel de natuurpositie rondom de Afsluitdijk te verbeteren of eigenlijk terug te brengen naar de periode voor de aanleg. Voor de aanleg van de dijk was hier sprake van een groot estuarium. Nu de dijk er ligt, blijkt het terugbrengen van dit estuarium volgens de regels een aanslag op de milieupositie. Althans, zo staat het

volgens de leden van de D66-fractie verwoord in het Eindadvies Adviescommissie Toekomst Afsluitdijk. Deze leden vragen de staatssecretaris om in te gaan op deze paradox.

Uit onderzoek is inderdaad gebleken dat het veiligheidsconcept van de zandnok (opgenomen in de marktvisie Waddenwerken) zich moeilijk verdraagt met de Natura 2000 wetgeving. Voorts zijn nieuwe ingrepen in de Waddenzee (beleidsmatig) ongewenst en zouden de kwelders zich niet van nature op deze plek ontwikkelen, hetgeen een hoge beheer- en onderhoudspost met zich mee zou brengen. De bestuurders hebben in november 2010 op basis hiervan aangegeven dat het veiligheidsconcept van de zandnok niet kansrijk is.

De leden van de D66-fractie vragen of PPS in deze context niet gebruikt zal worden om de kosten van aanvullende projecten naar achteren te schuiven.

Aanvullende projecten in de zin van projecten op de langere termijn voortvloeiend uit ontwikkelperspectieven die tot de verantwoordelijkheid van de regio komen, komen niet voor rekening van het Rijk. De inzet van PPS daarvoor zal dus een afweging van de regio moeten zijn. Met PPS-constructies komen meestal niet méér middelen beschikbaar, wel komen middelen eerder beschikbaar (daar moet dan wel rente over betaald worden) en kan soms méér geleverd worden voor hetzelfde bedrag. Nut en noodzaak van PPS voor dit project wordt onderzocht in aanloop naar de planuitwerkingsfase. Hiervoor is het nu nog te vroeg.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen om bij de uitwerking van de ontwerp-structuurvisie naar een definitieve structuurvisie te komen tot een verdiepingsslag van de vooralsnog afgefallen voorstellen met als doel om bij de opknapbeurt van de Afsluitdijk te komen tot extra winst op de terreinen van energie en ecologie. Zij hebben de indruk dat gekozen is voor een klassieke dijkversterking.

Er is zeker geen sprake van een klassieke versterking van de dijk. In dat geval zou gekozen zijn voor het veiligheidsconcept van de dijkverhoging. Het kabinet beschouwt een overslagbestendige dijk als een vernieuwend, adaptief en bovendien kosteneffectief waterbouwkundig concept. De overslagbestendige dijk biedt daarmee kansen voor behoud en versterking van de toonaangevende positie van Nederland op het gebied van waterbouw. Ik ben van mening dat een zorgvuldige afweging heeft plaatsgevonden bij de voorgestelde keuzes. Deze betreffen meer dan het veiligheidsconcept voor het dijklichaam. Er zijn voldoende kansen benoemd voor de ontwikkeling van duurzame energie, natuur en recreatie, zowel voor de korte als de langere termijn.

Besluitvorming

De leden van de VVD-fractie vragen naar de uitvoering van de motie Jacobi c.s. (TK 32 500 A, nr. 40).

Ik ben ervan overtuigd dat structuurvisie en bestuursovereenkomst samen het masterplan borgen dat aan de ene kant de dijk en spui- en schutsluizen tegen de laagst mogelijke kosten snel veilig zal maken en aan de andere kant het integrale plan is dat functies op het terrein van duurzame energie, natuurontwikkeling en recreatie aan de dijk en haar omgeving in de komende jaren zal toevoegen.

De leden van de VVD-fractie maken melding van een geluid uit de regio dat de afspraken die in het bestuurlijk overleg met de regio op 15 juni jl. zijn gemaakt naar de mening van de regio onvoldoende herkenbaar zou zijn in de structuurvisie.

Dat beeld herken ik niet. De structuurvisie bevat het voorkeursalternatief dat in die vergadering uitdrukkelijk is ondersteund door alle aanwezigen. Op verzoek van de regio is daarbij opgenomen dat de overslagbestendige dijk een groene uitstraling krijgt en van vegetatie zal worden voorzien. Voorts is afgesproken dat Rijk en regio schouder-aan-schouder werken aan de realisatie van waterveiligheid en de ambities en daarover afspraken zullen maken in de bestuursovereenkomst.

Deze leden hebben tevens verzocht om het verslag van het Bestuurlijk Overleg Toekomst Afsluitdijk van 15 juni jl.

Zodra dit verslag formeel is vastgesteld zal ik het u toezenden.

De leden van de VVD-fractie vragen of de definitieve structuurvisie Toekomst Afsluitdijk die eind 2011 aan de Tweede Kamer zal worden voorgelegd ook de bestuursovereenkomst met de regio en een integrale plankaart bevat.

De definitieve structuurvisie, welke al een integrale plankaart bevat, zal samen met de bestuursovereenkomst aan de Tweede Kamer worden aangeboden.

De leden van de Christenunie-fractie vragen zich af de voorkeursbeslissing samen met een nog op te stellen bestuursovereenkomst (gezamenlijk het masterplan) een project met twee snelheden oplevert.

De gebiedsontwikkeling voor de Afsluitdijk bevat verschillende maatregelen die op moment van vaststelling van de structuurvisie in meer of mindere mate zijn uitgewerkt, zoals bij een gebiedsontwikkeling gebruikelijk is. Voor de beleidskeuzen is voldoende zicht op realisatie, waarbij het Rijk kostendrager is of waarvan het rijk zich heeft verzekerd dat er een andere partij is die als kostendrager op kan treden. Verschillende snelheden zijn inherent aan dit project.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen in hoeverre er al zicht op is of de regio bereid is deze middelen hiervoor in te zetten.

In dit najaar besluiten de betrokken Provinciale Staten van Noord-Holland en Fryslân en de raden van de gemeenten Wieringen en Súdwest Fryslân over hun inzet bij de realisatie van de structuurvisie en hetgeen daarover kan worden afgesproken in de bestuursovereenkomst. Ik heb er vertrouwen in dat de regionale bestuurders hun verantwoordelijkheid nemen en de kansen zullen aangrijpen die de structuurvisie voor de ontwikkeling van de natuurwaarden, duurzame energie en regionale economie bevat.

Deze leden vragen verder op welke termijn de bestuursovereenkomst beschikbaar komt. Is deze er voordat de definitieve structuurvisie wordt vastgesteld zodat de Kamer deze nog kan betrekken bij de besluitvorming?

Naar verwachting kan in december 2011 een bestuursovereenkomst met de regionale partijen worden gesloten. Conform de motie Jacobi c.s. (TK 32 500 A, nr. 40) kan deze dan gelijktijdig met de definitieve structuurvisie in december aan de Tweede Kamer worden aangeboden.

Inhoudelijke onderbouwing en effecten

De leden van de VVD-fractie vragen wat de economische spin-off van deze ontwerp-structuurvisie zal zijn voor de aanlandingsgebieden van de dijk. Zij vragen tevens of deze ontwerp-structuurvisie kansen biedt voor de haven van Harlingen, de jachtbouw in Makkum, de visserij en recreatie op Wieringen.

De kosten en baten van de vier marktvisies zijn destijds door het ministerie van Verkeer en Waterstaat in een globale kengetallen kosten-batenanalyse onderzocht.

In de tweede fase van de verkenning is een uitgebreid onderzoek gedaan naar de kosten en baten, in een tweetal studies. Dit vanwege het gemaakte onderscheid tussen de kernen (waterveiligheid en waterbeheer) en ambities. De kosten en baten van de ambities zijn onderzocht in een kosten-batenanalyse (KBA), uitgevoerd door dezelfde partij als de kengetallen kosten-batenanalyse van destijds. De kosten en baten van de kernen zijn geanalyseerd in een kosteneffectiviteitanalyse (KEA), door het Centraal Planbureau (CPB). Omdat in het project Toekomst Afsluitdijk wordt uitgegaan van de in 2010 geldende wettelijke norm van een maximale overschrijdingskans van 1/10 000ste per jaar, zijn de zes projectalternatieven vanuit een welvaarteconomisch perspectief onderling vergeleken op hun effecten. Daarbij zijn alle effecten beschouwd, en zoveel als mogelijk in geldeenheden uitgedrukt. De veiligheidsnorm van 1:10 000 is een uitgangspunt voor het ontwerp van de projectalternatieven. Daarom wordt gesproken van een kosteneffectiviteitanalyse (KEA) in plaats van een kosten-batenanalyse (KBA). Er is geen nulalternatief in de zin van «niets doen» zoals in een KBA gebruikelijk is. De resultaten van de KBA voor de ambitiecomponenten zijn eveneens in het eindrapport van het CPB opgenomen.

De kansen die de leden van de VVD-fractie noemen voor de haven van Harlingen, de jachtbouw in Makkum, de visserij en recreatie op Wieringen zijn niet meegenomen. Deze vallen buiten het plangebied en de scope van dit project.

De leden van de PvdA-fractie vragen op welke wijze en wanneer wordt getoetst of de uitwerking van de plannen voor de Afsluitdijk effecten heeft op het Natura2000-gebied de Waddenzee.

De alternatieven die nu zijn uitgewerkt om te komen tot een (concept) voorkeursalternatief voor het project Toekomst Afsluitdijk zijn reeds getoetst op hun effecten op het gebied van Natura 2000. De ontwerp-structuurvisie is onderbouwd in een Plan-MER op grond van de Wet milieubeheer met als onderdeel daarvan een Passende Beoordeling op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 (PB). De resultaten van dit onderzoek zijn mede sturend geweest voor de gemaakte keuzen.

Tot slot

Ik vertrouw erop dat ik met deze beantwoording voldoende ben ingegaan op de door uw Kamer aangegeven punten. Ik zie er naar uit om in december voor dit belangrijke project de definitieve structuurvisie vast te kunnen stellen en de bestuursovereenkomst te kunnen ondertekenen met de regionale partijen. Uiteraard stuur ik deze naar uw Kamer.