

gemaakt met het ministerie van Financiën?

De voorbereidende werkzaamheden voor de aanleg van een stormvloedkering hebben inmiddels een aanvang genomen. Met de bouwcombinatie Bouw Maeslant Kering is een contract aangegaan voor de ontwikkeling van, de realisering van en vijf jaar onderhoud aan de stormvloedkering. De voorgangster van deze minister heeft dat tijdens haar laatste optreden in de Tweede Kamer met voldoening medegedeeld. Alle werken in één hand kan een zekere mate van continuïteit opleveren die gepaard gaat met minder risico's en meer zekerheid tegen onverhoedse complicaties tussen verschillende aannemers. Wellicht is de minister bereid om de inhoud, de draagwijdte en de voordelen van het afgesloten contract aan deze Kamer mede te delen, zodat zij ook in de Handelingen van deze Kamer worden vastgelegd. Het is overigens misschien ook interessant om te weten of er nog nadelen zijn verbonden aan het aangaan van deze constructie.

De beveiliging van ons land heeft vele facetten voor de overheid. Eén daarvan wordt gevormd door de maatregelen die nodig zijn om een land en volk te beschermen tegen overstromingen. Moge dit project daaraan een positieve bijdrage leveren, waarbij wij ons te allen tijde afhankelijk hebben te weten van Gods zegen die ons werk moet bekronen wil het tot welzijn van volk en land kunnen strekken.

**De voorzitter:** Het woord is aan de heer K. Zijlstra. Ik wijs erop dat het ook in dit geval gaat om een maidenspeech, althans aan deze zijde van het Binnenhof.

□

De heer **Zijlstra** (PvdA): Mijnheer de voorzitter! Toen in 1987 het plan voor een stormvloedkering in de Nieuwe Waterweg op tafel kwam — een plan dat enerzijds het historisch gegroede in onze moerasdelta respecteerde en in stand liet en anderzijds een nagenoeg onbelemmerde toegang tot de haven van Rotterdam garandeerde — heeft de PvdA-fractie in de Tweede Kamer zich onmiddellijk voor dat plan uitgesproken. De formele bevestiging daarvan ligt nu voor ons. Laat mij

beginnen met te zeggen dat ook de PvdA-fractie in de Eerste Kamer zonder voorbehoud voor de opname van de stormvloedkering in de Deltawet is. Ook ik spreek graag uitdrukkelijk onze waardering uit voor de minister die de daaraan verbonden zijnde financiële perikelen voor de dijkversterking uit een impasse heeft geholpen.

Twee aspecten, die in de laatste maanden bijzondere aandacht hebben gekregen, wil ik hier nog eens aan de orde stellen. Enerzijds is er de gewichtsverplaatsing van de publieke sector naar de particuliere sector, in casu van Rijkswaterstaat naar particuliere aannemers. Anderzijds is er de gewichtsverplaatsing van de centrale overheid naar de provinciale overheid in het kader van de zogenaamde decentralisatie-impuls. Beide gewichtsverplaatsingen zijn de uitdrukking van een structureel veranderende rol van de rijksoverheid en verdienen om die reden de aandacht van de Eerste Kamer.

In november 1990 kondigde de minister van Verkeer en Waterstaat aan, dat de stormvloedkering in de Nieuwe Waterweg voor het stormseizoen 1996-1997 klaar zou zijn, ondanks een vertraging van twaalf weken door aanpassing van het ontwerp. Per peildatum 1 juli 1991 schuift het project praktisch een heel jaar op. De kering zal pas in 1997-1998 gereed zijn. De datum van oplevering schuift dus niet twaalf weken maar driekwart jaar "naar achteren". Een onvoorzien grote hoeveelheden smerige bagger zal naar de Slufter moeten worden afgevoerd. De kering zal niet op 4 oktober 1996 officieel in gebruik worden gesteld, zoals twee jaar geleden nog ostentatief werd verklaard. De bouwcombinatie Bouw Maeslant Kering zal de stormstuw evenmin enkele maanden eerder, dus zeg augustus 1996, kunnen opleveren, zoals deze combinatie al even ostentatief verklaarde.

Ook bij de bouw van de stormvloedkering in de Oosterschelde speelde een consortium van aannemers een belangrijke rol, maar Rijkswaterstaat beperkte zich niet alleen tot controle. Integendeel, hij blies ook in de ontwerpfase zijn partij flink mee en dirigeerde zelfs elk crescendo. Het lijkt erop dat nu alleen vanuit de achtergrond van de orkestbak door Rijkswaterstaat wordt gekeken of de partijen niet al te zeer

uit hun toon vallen. Welke les trekt de minister uit de klepperende kering van de bouwcombinatie Bouw Maeslant Kering, de klepperende kering van driekwart jaar naar achteren? Zou het kunnen dat Rijkswaterstaat al te ver in de pure controleursrol is teruggedrongen?

Mijn volgende punt betreft de verschuiving van Rijk naar provincie bij de dijkversterking. Ingevolge de zogenaamde decentralisatie-impuls wordt de dijkversterking naar de provincies gedecentraliseerd, althans dat is de bedoeling, want het desbetreffende voorstel moet nog door de Tweede Kamer behandeld worden. Collega Feenstra van die Kamer sprak bij de behandeling aan de overzijde al in voorzichtige bewoordingen over de gebreken in inspraakprocedure en inspraakpraktijk, met name in de Betuwe. De natuurwaarden in het nog te versterken gebied moeten zoveel mogelijk gespaard worden en de cultuur-historische erfenis van het verleden moet voor de toekomst bewaard worden. Dat vinden ook wij. In de brief van 21 augustus 1991 van Binnenlandse Zaken aan de VNG lees ik dat de decentralisatie naar de provincies zal gebeuren "op voorwaarde dat de provincies zich houden aan de afgesproken sobere uitvoering" van de dijkversterking. De bewoners van de Betuwe hebben hun hoop gevestigd op het uitgekend ontwerpen; het ontwerpen waarmee het karakter van hun unieke landschap zoveel mogelijk blijft bestaan. Maar je voelt met je klompen aan dat de sobere uitvoering wel eens op zeer gespannen voet kan komen te staan met het uitgekend ontwerpen. Immers, uitgekend ontwerpen kost meestal geld. Ter vermijding van misverstanden: mijn fractie staat achter de uitgangspunten van het beleid ter versterking van de rivierdijken, maar de wijze waarop dat beleid concreet gestalte krijgt, is van kardinaal belang. Reeds nu hoort men als men het gebied bezoekt veelvuldig kritiek op de provincie. En ik aarzel niet te zeggen: in casu Gelderland. Die provincie zou onvoldoende ruimte geven aan suggesties van de bewoners voor betere inpassing in het landschap en behoud van de karakteristieke waarden. Mijn vraag is of ook de minister het gevaar van de decentralisatie-impuls ziet. Het gevaar dat de inspraak van bewoners, gericht op uitgekend ontwer-

pen, nog meer in het gedrang komt door de opdracht van de provincies om de uitvoering sober te laten zijn. Kan gewaarborgd worden dat alle kansen die men redelijkerwijs heeft om dat unieke landschap te beschermen ook worden benut, ondanks die decentralisatie-impuls?

Mijnheer de voorzitter! Ik hoop dat de eerste paal voor de stormvloedkering op 2 november inderdaad de grond in kan. De beraadslaging in deze Kamer vindt nu toch voor die officiële aanvang der werken plaats. Door het toeval of door de agenda geholpen, wordt de Eerste Kamer toch niet gepasseerd, althans niet voor zover het het officiële begin van het werk betreft. Ik moet zeggen, voorzitter, ik heb daar niet zoveel moeite mee.

□

Minister **Maij-Weggen**: Voorzitter! In de eerste plaats wil ik de Eerste Kamer bedanken voor de bereidheid, de behandeling van dit wetsvoorstel te vervroegen. Door de verschuiving van mijn reis naar Praag ben ik in de gelegenheid om het wetsvoorstel zelf te verdedigen. Ik had deze taak eerst "uitgeleend" aan een collega, maar ik ben blij dat ik hier toch zelf sta. Men zal inmiddels weten dat de officiële start van de werkzaamheden aan de stormvloedkering voor 2 november is gepland. Het uitstellen daarvan heeft belangrijke organisatorische en financiële bezwaren.

De heer **Barendregt** (SGP): Voorzitter! De minister zegt dat wij dat inmiddels weten, maar ik weet van niets.

Minister **Maij-Weggen**: Er is met het secretariaat — en ik neem aan ook met het voorzitterschap — wat over heen en weer gebeld. Mijn excuses als dat niet bekend is. Terzijde merk ik nog aan het adres van de heer Barendregt op dat ik eigenlijk om 15.00 uur in Praag werd verwacht voor de opening van een conferentie over de internationale infrastructuur en dat vanuit mijn positie als voorzitter van de EEG-Transportraad. Maar de heer Dankert is ook afgereisd en hij neemt mij daar waar tot ik aankom. Dat heb ik gedaan omdat ik het toch prettig vond om dit wetsontwerp zelf in de Eerste Kamer te verdedigen. Daar is wat over heen en weer gesproken.

Nogmaals, de datum van 2

november is erg belangrijk om organisatorische en financiële redenen. Er moet op dit vlak geen verdere vertraging plaatsvinden. Ik ben de Kamer dankbaar dat de vergaderdatum van vandaag kon worden gepland.

In de tweede plaats wil ik de heren Eversdijk en Zijlstra feliciteren met beider maidenspeech. Het is voor mij aardig om als toch relatief jonge minister in de zin van dienstjaren, twee oudgedienden in de Tweede Kamer te kunnen feliciteren met hun maidenspeech in de Eerste Kamer. Dat is op zichzelf al een curieus feit, maar er is nog een ander aardig punt. Het is deze sprekers eigenlijk gelukt om iets te doen wat bijna onmogelijk is. In artikel 57, eerste lid, van de Grondwet staat dat niemand lid van beide Kamers der Staten-Generaal kan zijn. Dat is ook logisch, omdat de Eerste Kamer het werk van de Tweede Kamer min of meer controleert. En wat presteren deze nieuwe senatoren? Namens de CDA-fractie respectievelijk de PvdA-fractie voerden zij in de Tweede Kamer het woord over de noodzaak van de stormvloedkering. Dat mondde uit in de goedkeuring in de Tweede Kamer van dit wetsvoorstel. Kennelijk is hun dat zo goed bevallen dat ze besloten hebben om dat hier nog eens te doen, waarbij zij meenden hun eigen werk te kunnen controleren. Ik vond dat wel een curieus feit en ik ben dan ook zo vriendelijk om dat hier te noteren.

Voorzitter! Betreffende de algemene instemming met het voorliggende wetsontwerp herinner ik nog eens aan de behandeling in dit huis van de Deltawet op 7 mei 1958, waaraan ook de heer Eversdijk heeft gerefereerd. Toen betuigde de Eerste Kamer haar instemming met het concept van het Deltaplan, dat ook in deze wet is vervat. De toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat, de heer Algera — ik realiseer mij overigens dat hij een mannenbroeder was uit mijn eigen "vaderpartij" — en het is misschien ook aardig om te noteren dat hier nu de tweede minister staat uit die "mannenbroederspartij" van Verkeer en Waterstaat — reageerde aan het begin van zijn antwoord in dit huis op de geuite gevoelens van instemming met het Deltaplan als volgt. Ik citeer: "Dit is des te waardevoller omdat het hier een belangrijke zaak betreft, een plan dat gedragen moet worden door het hele volk. Het is een plan waarvan de

uitvoering zware lasten op ons volk legt en zal leggen, maar waarvan wij ook veel verwachten wanneer het gerealiseerd is".

Als u nu terug kijkt op het Deltaplan, dan wordt de zaak van de beveiliging van Nederland tegen het water ook nu nog steeds gedragen door ons hele volk. De uitvoering heeft in de voorbije decennia zware lasten op onze Nederlandse samenleving gelegd, maar ook veel voordelen gebracht. Naast de verkregen veiligheid voor grote gebieden van ons land, valt ook te noemen de ontsluiting van de Zuidhollandse en Zeeuwse eilanden en de verbetering van de zoetwaterhuishouding in het hele land.

Gelet op het voorliggende wetsontwerp, blijft de beveiliging tegen het opstuwend zee water een aanhoudende inspanning van ons vragen. Voor het eerst sinds 1958 moet het concept van het in de Deltawet vervatte plan worden aangepast. In de Deltawet van 1958 was voorzien dat de Rotterdamse Waterweg niet zou worden afgesloten. Wie zou het ook in zijn hoofd halen om de toegang naar de grootste haven van de wereld af te sluiten! De technische mogelijkheden waren ontoereikend en de havenbelangen van Rotterdam en ook de beveiliging van de rest van het land speelden een belangrijke rol. Met name de beveiliging van het benedenrivierengebied tegen overstroming kon naar de inzichten van de vijftiger jaren ook worden bereikt door het versterken van de hoogwaterkeringen bij de rivieren.

In de zestiger en zeventiger jaren zijn ook veel hoogwaterkeringen in het rivierengebied versterkt. Maar in 1985 bleek dat de gerealiseerde veiligheid een factor tien lager was dan het uitgangspunt van het Deltaplan. Oorzaken waren de ontwikkeling van de haven van Rotterdam en de additionele invloed van de wind op het noordelijke deltabekken. Die letterlijk stormachtige ontwikkeling, ook van de haven, kon men in 1958 niet voorzien en ook de stormachtige ontwikkeling van de wind op het benedenrivierengebied kon destijds evenmin worden berekend. Onze knappe ingenieurs hebben toentertijd geen fouten gemaakt, maar zij konden nog niet overzien wat er 25 à 30 jaar later aan de orde was.

In de tweede helft van de tachtiger jaren ging het om de vraag of, als