

31710 Deltaprogramma

Nr. 48 Brief van de minister van Infrastructuur en Milieu

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 februari 2016

In het Wetgevingsoverleg (WGO) van 17 november 2014 (Kamerstuk 34 000 J, nr. 23) zijn de Deltabeslissingen en voorkeursstrategieën in uw Kamer behandeld. In dat overleg is de motie Geurts, om de variant om sluizen aan te leggen in de Nieuwe Waterweg beter te onderzoeken, aangenomen (Kamerstuk 34 000 J, nr. 14).

In mijn brief aan de Kamer (Kamerstuk 31 710, nr. 44) voor het WGO van 30 november 2015 en tijdens dat WGO heb ik aangegeven dat ik na een persoonlijk gesprek met dhr. Spaargaren de Kamer zou informeren over mijn inzet. Ik heb dit gesprek op 19 januari 2016 gevoerd.

Hierbij informeer ik u over mijn inzet over de variant van sluizen in de Nieuwe Waterweg. Deze is gebaseerd op de resultaten van het onderzoek van Rijkswaterstaat, het advies van het 'Gebiedsoverleg Rijnmond-Drechtsteden' en het advies van de Deltacommissaris. Deze adviezen en het onderzoeksrapport heb ik bijgevoegd<sup>1</sup>.

Voorafgaand wil ik graag mijn erkentelijkheid uitspreken voor de groep ingenieurs die het plan Sluizen heeft bedacht. Zij hebben veel tijd en energie gestoken in de ontwikkeling van het plan en in het onderzoek van Rijkswaterstaat is intensief samengewerkt. Het onderzoek heeft diverse nieuwe inzichten opgeleverd.

### **Onderzoek Rijkswaterstaat**

Hieronder worden de belangrijkste uitkomsten van het RWS onderzoek kort weergegeven.

#### Belangrijkste conclusies

##### *Waterstanden*

Door optimalisatie van het "oude" plan Sluizen (2014) kan de toekomstige stijging van de maatgevende waterstand (MHW) door klimaatverandering in een groot deel van het benedenrivierengebied, landwaarts van de aan te leggen sluizen, worden gecompenseerd. De optimalisatie bestaat uit het verbeteren van de berging op de Oosterschelde en de aanleg van gemalen bij de sluizen om overtollig rivierwater weg te pompen. Direct zeewaarts van de sluizen zal sprake zijn van een grote stijging van de MHW door opstuwning ten opzichte van de voorkeursstrategie (VKS) van het Deltaprogramma Rijnmond-Drechtsteden. De VKS gaat uit van een open, afsluitbare kering in de Nieuwe Waterweg.

##### *Dijken*

Het plan Sluizen kent nog aanzienlijke kosten voor het verbeteren van de dijken, circa € 4,5 miljard. Dit heeft te maken met het bestaande sterkteprobleem (stabiliteit, piping) bij veel dijken en het zettingsprobleem (dijken zakken weg). Het constant houden van de MHW in het gebied, het idee achter het plan Sluizen, draagt relatief weinig bij aan het oplossen van deze twee problemen. De kosten voor het verbeteren van de dijken in de VKS bedragen circa € 5,2 tot 5,7 miljard, afhankelijk van het moment waarop de Maeslantkering wordt vervangen (respectievelijk in 2070 of 2100).

---

<sup>1</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

### *Zoetwater en verzilting*

Met het plan Sluizen kan de Hollandsche IJssel, en daarmee het zoetwater innamepunt bij Gouda, niet meer verzilten. Een robuuste zoetwatervoorziening is een positief effect van het plan Sluizen. De doelstellingen voor zoetwater in het Deltaprogramma kunnen zowel met de VKS als met het plan Sluizen gerealiseerd worden. Voor de zoetwatervoorziening is de VKS nu een beter alternatief dan plan Sluizen vanwege de aanzienlijk lagere kosten.

### *Natuur*

Het plan Sluizen heeft een grote impact op de natuur. De laatste open verbinding met de zee wordt afgesloten. Compensatie van natuurverlies zal nodig zijn, vooral voor de zoetwatergetijdenatuur en de open vismigratieroute. De kosten hiervoor konden binnen de scope van het onderzoek niet worden gekwantificeerd.

### *Scheepvaart*

Plan Sluizen resulteert in extra wachttijden voor de scheepvaart bij de sluizen en dus kosten. Extra reistijd voor de binnenvaart kan van invloed zijn op de concurrentiepositie van de Rotterdamse haven. In het onderzoek is duidelijk geworden dat de gehanteerde kosten voor de scheepvaart, in verband met de extra wachttijden voor de sluizen, in 2014 overschat zijn. In de kosten-baten analyse is dit nieuwe inzicht meegenomen.

### *Buitendijkse schade*

De potentiële schade in het buitendijkse gebied in Rijnmond-Drechtsteden door overstroming is zeer groot, zowel in termen van geld als voor mens en milieu. Bij aanleg van sluizen zal landwaarts van de sluizen de buitendijkse schade lager zijn dan in de VKS. Zeewaarts van de sluizen zal de buitendijkse schade hoger zijn dan in de VKS. In de onderzochte variant van het plan Sluizen is de totale buitendijkse schade per saldo hoger dan in de VKS. Voor zowel het plan Sluizen als de VKS zijn maatregelen mogelijk om de buitendijkse schade te kunnen beperken.

### *Kosten en Baten*

De nominale investeringskosten tot 2100 van de VKS en het plan Sluizen liggen beide in de orde van grootte van € 8 miljard. Het plan Sluizen levert een besparing op in de kosten voor dijkversterkingen (€ 0,7 tot 1,2 miljard, respectievelijk in 2070 of 2100). Daarnaast wordt de in de VKS voor de 2<sup>e</sup> helft van deze eeuw geplande vervanging van de Maeslantkering overbodig. Hier tegenover staat een investering in andere maatregelen, zoals in de sluizen en gemalen (circa € 2 miljard).

In Contante Waarden (CW) is de VKS goedkoper dan het plan Sluizen indien het plan Sluizen voor 2040 wordt uitgevoerd, dit scheelt 20 tot 40%. Dit is te verklaren door het relatief vroege moment van hogere investeringen bij het plan Sluizen voor 2050 en het relatief late moment waarop de baten (vermeden kosten voor dijkverhoging) optreden (na 2050). Indien de sluizen in 2070 worden aangelegd, komen de CW-cijfers aanzienlijk dichterbij elkaar, circa 5% verschil.

De vergelijking in 2014 tussen het 'oude' plan Sluizen en de VKS gaf dit laatste niet aan. Dit hangt met name samen met de in 2014 gehanteerde kosten voor de scheepvaart in verband met de extra wachttijden voor de sluizen. In dit onderzoek liggen die kosten aanzienlijk lager.

### Eindbeschouwing

Sluizen in de Rijn-Maasmonding zijn een serieuze optie voor het aanpakken van de waterveiligheids- en zoetwateropgave, in ieder geval voor de tweede helft van deze eeuw. Het is daarom verstandig deze optie open te houden in de Voorkeursstrategie van Rijnmond-Drechtsteden. Er is geen reden om op korte termijn tot afsluiting van de Rijn-Maasmonding met sluizen te besluiten. Of, en zo ja wanneer, er gekozen moet worden voor sluizen is vooral afhankelijk van de zeespiegelstijging. Het wordt aangeraden om in ieder geval bij de vervanging van de Maeslantkering serieus te kijken naar sluizen. Afhankelijk van de snelheid van de zeespiegelstijging is vervanging tussen 2070 en 2100 aan de orde. Om besluitvorming mogelijk te maken, zal tijdig een meer gedetailleerd plan moeten worden uitgewerkt. Zeespiegelstijging en rivierafvoeren moeten goed worden gemonitord, en klimaatscenario's

dienen regelmatig te worden geactualiseerd op basis van de nieuwste wetenschappelijk inzichten, zodat een eventuele versnelling van klimaatverandering tijdig wordt onderkend.

### **Advies Rijnmond-Drechtsteden**

Het 'Gebiedsoverleg Rijnmond-Drechtsteden' onder voorzitterschap van dhr. Aboutaleb is om advies gevraagd. Het gebiedsoverleg heeft geadviseerd:

- Bij de vervanging van de Maeslantkering het Plan Sluizen als een volwaardig alternatief in de beschouwing mee te nemen;
- De start van deze beschouwing, die nu gepland staat omstreeks 2040, afhankelijk te stellen van de ontwikkelingen, niet alleen van zeespiegelstijging en klimaatveranderingen, maar ook ten aanzien van de veranderende kennis en inzichten over de onzekerheden ten aanzien van andere factoren die de waterveiligheid, zoetwatervoorziening en het woon- en werkklimaat in Rijnmond-Drechtsteden bepalen;
- De geplande activiteiten uit het voorkeursalternatief Rijnmond-Drechtsteden als no-regret maatregelen voortvarend ter hand te nemen.

De Deltacommissaris onderschrijft dit advies. Hij ziet het plan als een verrijking van de huidige voorkeursstrategie Rijnmond-Drechtsteden en geeft aan dat er op dit moment geen overtuigende argumenten zijn om nu al te kiezen voor een dergelijke grootschalige ingreep, mede gezien de grote gevolgen van zo'n ingreep.

### **Resumerend**

Er is geen aanleiding om op korte termijn tot uitvoering van plan Sluizen over te gaan. Vanuit kosten-baten gezien is het openhouden van de Nieuwe Waterweg voor nu de beste keuze. Met de geplande activiteiten uit het voorkeursalternatief Rijnmond-Drechtsteden kan kosteneffectief aan de veiligheids- en zoetwaterdoelstellingen worden voldaan.

Het plan Sluizen kan op lange termijn een volwaardig te overwegen alternatief zijn voor de waterveiligheids- en zoetwateropgave van Rijnmond-Drechtsteden. Het plan Sluizen betekent een grote systeemwijziging en kan in de toekomst opnieuw worden overwogen. De mogelijkheid daarvoor blijft open als onderdeel van 'adaptief deltamanagement'; we doen wat nu nodig is, gelet op wat we meten én anticiperend op mogelijke scenario's voor de toekomst.

De tijdshorizon voor een heroverweging van nut en noodzaak van het plan Sluizen hangt sterk samen met het moment dat de Maeslantkering aan vervanging toe is. Afhankelijk van de snelheid van de zeespiegelstijging ligt dat moment tussen 2070 en 2100. Tegen 2050 kan een besluit voor het vervangen van de Maeslantkering aan de orde zijn.

Samengevat is mijn inzet over sluizen in de Nieuwe Waterweg:

- Een open, afsluitbare Nieuwe Waterweg zoals opgenomen in de voorkeursstrategie Rijnmond-Drechtsteden. De sluizen niet op korte termijn, voor 2050, aan te leggen.
- Het plan Sluizen bij de vervanging van de Maeslantkering als een volwaardig alternatief in de beschouwing mee te nemen. Deze beschouwing start op basis van de huidige inzichten en kennis naar verwachting rond 2040.
- Continu, in het kader van Deltaprogramma, de vinger aan de pols te houden over nieuwe inzichten op het gebied van klimaatverandering, waterveiligheid en zoetwatervoorziening, zodat indien nodig deze beschouwing eerder kan worden gestart.
- Geplande activiteiten (dijkversterkingen en beperkte zoetwatermaatregelen) uit het voorkeursalternatief Rijnmond-Drechtsteden worden als no-regret maatregelen voortvarend ter hand genomen.

De minister van Infrastructuur en Milieu,

M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus