

Vergaderjaar 2004–2005

30 080

Planologische kernbeslissing Ruimte voor de rivier

Nr. 2

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATER-STAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 mei 2005

Naar aanleiding van uw verzoek bij brief van 29 april 2005 (05/18/VW) geef ik in deze brief – in aanvulling op hoofdstuk 10 (Kosten-Batenanalyse) van de Nota van Toelichting bij de ontwerp PKB – graag mijn commentaar op de door het Centraal Planbureau (CPB) uitgevoerde kosten-batenanalyse (KBA) voor de PKB Ruimte voor de Rivier, deel 1. Hierbij zal ik ook ingaan op het door het CPB voorgestelde maatregelenpakket.

Op mijn verzoek heeft het CPB de KBA voor de PKB RvdR uitgevoerd. Het CPB heeft de KBA gesplitst in twee delen, het veiligheidsonderzoek en de kosteneffectiviteit analyse (KEA). Met beide delen heeft het CPB voortreffelijk werk geleverd, waarvoor ik het CPB zeer erkentelijk ben.

Het veiligheidsonderzoek beantwoordt de vragen over nut en noodzaak van de PKB en in dat kader ook de vraag wat de economisch optimale veiligheidsniveaus en investeringsstrategieën zijn voor de door de PKB bestreken dijkringen. Ten behoeve van deze beantwoording heeft het CPB een nieuwe methode ontwikkeld die ik als een belangrijk winstpunt van de uitgevoerde KBA beschouw. Het veiligheidsonderzoek steunt belangrijke uitgangspunten van de PKB. Zo onderbouwt het veiligheidsonderzoek dat de in de PKB voorziene acties in hun totaliteit economisch voldoende gerechtvaardigd zijn en dat bij grootschalige acties robuust ontwerpen economisch rationeel is. Niet op alle kennisvragen die in het veiligheids-onderzoek aan de orde zijn gekomen, zijn antwoorden beschikbaar. Dat gegeven leidt ertoe dat het veiligheidsonderzoek noodzakelijkerwijs beperkingen en onzekerheidsmarges kent.

In de CPB-berekeningen wordt bijvoorbeeld alleen rekening gehouden met overschrijding van maatgevende hoogwaterstanden als oorzaak van overstromingen, terwijl ook andere oorzaken een rol kunnen spelen. In het lopende studieproject Veiligheid van Nederland in Kaart (VNK) wordt gepoogd alle belangrijke oorzaken van overstromingen bij de bepaling van de overstromingskans te betrekken.

In de kosteneffectiviteitanalyse (KEA) beoordeelt het CPB maatregelen- (pakketten) op hun kosteneffectiviteit in termen van de dubbeldoelstelling van de PKB (veiligheid én ruimtelijke kwaliteit). Op basis van de KEA heeft het CPB ook een eigen pakket van circa 1,5 miljard euro samengesteld. Het pakket is daarmee vanuit economisch oogpunt samengesteld en bestaat voor een aanzienlijk deel uit dijkversterkingen.

Het kabinet heeft bij de voorbereiding van de PKB ook een project-alternatief opgesteld waarbij de taakstelling alleen via dijkversterkingen wordt gerealiseerd. Dit alternatief is beschreven in het MER-rapport en vergt naar raming 1,4 miljard euro.

De KEA is een belangrijke inspiratiebron geweest bij het opstellen van het kabinetsvoornemen, maar hierbij hebben ook andere overwegingen een rol gespeeld. In het kabinetsvoornemen is een balans gezocht in een robuust ontwerp waarvoor duurzame veiligheid, ruimtelijke maatregelen, ruimtelijke kwaliteit en regionaal draagvlak de belangrijkste bepalende factoren zijn. Dit geeft invulling aan de trendbreuk «meer ruimte voor water», zoals die onder andere in het kabinetsstandpunt Anders omgaan met water (2000) naar aanleiding van het advies Waterbeleid voor de 21ste eeuw is aangekondigd.

Met de Ontwerp-PKB wil het kabinet uitdrukkelijk anticiperen op toekomstige ontwikkelingen als gevolg van klimaatverandering, waardoor naar verwachting de maatgevende rivierafvoeren nog verder zullen toenemen. Tegen deze achtergrond heeft het kabinet in hoge mate gekozen voor weliswaar duurdere, maar duurzamere ruimtelijke maatregelen in plaats van dijkversterking. Het CPB-voorstel zet juist in hoge mate in op dijkversterking in plaats van ruimtelijke maatregelen.

Naast bovenstaande overwegingen heeft bij de keuze voor het Basispakket ook het regioadvies nadrukkelijk meegespeeld. Tot slot wil ik opmerken het initiatief van het CPB om een eigen pakket te ontwerpen, waardevol te achten. Echter, dit pakket heeft minder ruimtelijke kwaliteit in zich, is minder duurzaam en kan op aanzienlijk minder regionaal draagvlak rekenen.

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus