

# 90ste vergadering

Woensdag 24 juni 1998

Aanvang 10.15 uur

## Voorzitter: Schutte

Tegenwoordig zijn 130 leden, te weten:

Adelmund, Van den Akker, Albayrak, Van Ardenne-van der Hoeven, Arib, Atsma, Balkenende, Barth, Van Beek, Belinfante, Van den Berg, Biesheuvel, Bijleveld-Schouten, Van Blerck-Woerdman, De Boer, Bolkestein, Bos, Van Boxtel, Buijs, Bussemaker, Van de Camp, De Cloe, Cornielje, Crone, Dankers, Van Dijke, Dijksma, Dittrich, Van den Doel, Duijkers, Duivesteijn, Eisses-Timmerman, Essers, Geluk, Van Gent, Van Gijzel, Giskes, De Graaf, De Grave, De Haan, Halsema, Hamer, Harrewijn, Van Heemst, Hermann, Hessing, Hillen, Hoekema, Van der Hoeven, Hofstra, Van Hoof, Hoogervorst, De Hoop Scheffer, Jorritsma-Lebbink, Kalsbeek-Jasperse, Kamp, Kant, Karimi, Klein Molekamp, Van der Knaap, Koen-ders, Korthals, Lambrechts, Marijnissen, Meijer, Middel, Van Middelkoop, De Milliano, Netelenbos, Nicolaï, Niederer, Van Nieuwenhoven, Noorman-den Uyl, Oedayraj Singh Varma, Oplaat, Örgü, Oudkerk, Van Oven, Passtoors, Patijn, Van der Ploeg, Poppe, Pronk, Rabbae, Ravestein, Rehwinkel, Reitsma, Remkes, Rietkerk, Rijpstra, Rosenmüller, Ross-van Dorp, Rouvoet, Scheltema-de Nie, Schreijer-Pierik, Schutte, Smits, Spoelman, Van der Staaij, Van der Steenhoven, Stellingwerf, Swildens-Rozendaal, Timmermans, Valk, Ter Veer, Verbugt, Verburg, Verhagen, Visser-van Doorn, Vliegthart, Van der Vlies, Voorhoeve, Vos, Voûte-Droste, B.M. de Vries, J.M. de Vries, Wagenaar, Wallage, Weekers, Weisglas, Van Wijmen, Wijn, De Wit, Ybema, Van Zijl, Zijlstra en Van Zuijlen,

en mevrouw Sorgdrager, minister van Justitie, mevrouw De Boer, minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, mevrouw Jorritsma-Lebbink, minister van Verkeer en Waterstaat, en de heer Wijers, minister van Economische Zaken,

alsmede de heren Kok en Zalm en mevrouw Borst-Eilers (informateurs).

□

De **voorzitter**: Ik deel aan de Kamer mede, dat is ingekomen bericht van verhindering van het lid Van der Knaap, wegens bezigheden elders, alleen voor de middagvergadering.

Dit bericht wordt voor kennisgeving aangenomen.

---

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Voorziening en de exploitatie van een vaste oeververbinding onder de Westerschelde door een naamloze vennootschap (Tunnelwet Westerschelde) (25675).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Geluk, die zijn maidenspeech zal houden.

□

De heer **Geluk** (VVD): Mijnheer de voorzitter! Het is met gemengde gevoelens dat ik hier vanmorgen sta. Enerzijds omdat ik hier onverwacht sta wegens ziekte van collega Te Veldhuis. Hij vindt het erg jammer dat hij niet in staat is hier vandaag te

zijn. Hij heeft altijd hard geknokt voor de Westerscheldetunnel en net nu verzilvering daagt, kan hij niet aanwezig zijn. Anderzijds omdat dit mijn maidenspeech is. Ik houd die met bijzonder veel genoegen en dan nog eens over een onderwerp dat mij uit het Zeeuwse goed bekend is, maar het is een wat opgedrongen maidenspeech, dat zult u begrijpen. Het zal duidelijk zijn dat ik door het onverwachte karakter ervan niet van alle details op de hoogte ben. Een volgende keer kan ik misschien nog eens een maidenspeech houden waarvan ik de tekst zelf zal hebben geconcipeerd. Zoiets heeft immers een groot voordeel: je wordt niet gestoord en er zijn geen interrupties. Gelukkig had collega Te Veldhuis zijn inbreng voor een groot deel klaar. Dit heeft mij geholpen bij mijn voorbereiding op dit onderwerp.

Tientallen jaren is er over de Westerscheldetunnel gesproken en onderhandeld. Het is de verdienste van VVD-ministers Jorritsma en Zalm dat uiteindelijk de knoop is doorgemaakt. Op basis van de normale prioriteitenstelling zou de Westerscheldetunnel geen hoge score krijgen, maar via een bijzondere constructie is deze nu wel te realiseren. Dat is een beetje pragmatisch, misschien wel onorthodox, maar waarom ook niet? Ik kom hier nog op terug. De VVD-fractie feliciteert de ministers Zalm en Jorritsma met deze creativiteit. Wel is het de vraag of dit een precedent schept voor andere, toekomstige gevallen, maar het zal bekend zijn dat de VVD zeker niet tegen dit soort dingen is of tegen een systeem van lex specialis.

De voordelen voor Zeeland zijn duidelijk. Er ontstaat een permanente infraverbinding tussen Zeeuws-Vlaanderen en de rest van Zeeland

## Geluk

en natuurlijk vice versa. Mist en storm zullen de wederzijdse bereikbaarheid niet meer negatief beïnvloeden. Dit is heel belangrijk voor Zeeuws-Vlaanderen. Er is ook sociaal belang: kennissen, families en relaties kunnen ook 's avonds na 23.00 uur nog de overkant bereiken. De verbinding is vooral ook belangrijk voor zakelijke relaties. Er ontstaat een betere ontsluiting naar Midden- en Noord-Zeeland en naar het zuiden, wat belangrijk is voor het handelsverkeer en er ontstaan betere en directere contacten tussen de economische centra en de verschillende havengebieden van Midden-Zeeland, Zeeuws-Vlaanderen en het Belgisch achterland. Die economische ontwikkeling is heel belangrijk voor de kwetsbare Zeeuwse economie. De Westerscheldetunnel past perfect binnen de filosofie van de VVD over betere bereikbaarheden binnen Nederland.

Gelukkig heeft een meerderheid van de Tweede Kamer de regering in een algemeen overleg op 25 juni 1998 en tijdens de plenaire vergadering van 27 juni 1998 niet teruggefloten om de aannemingsovereenkomst voor de aanleg van Westerscheldetunnel te tekenen.

Desalniettemin resteren, ondanks onze positieve opstelling tegenover de Westerscheldetunnel nog een aantal vragen en opmerkingen. Ik begin met de rijksbemoeienis met provinciale wegen. De huidige constructie is voor de VVD verdedigbaar om een aantal redenen. De ervaring, door het Rijk op te doen met deze tunnelbouw, is denk ik een heel goede en heeft perspectief voor volgende projecten. Het Rijk betaalt immers het merendeel van de exploitatie door de overheveling van de huidige bijdrage voor de veren naar een bijdrage voor de Westerscheldetunnel. Bovendien zal het Rijk per saldo uiteindelijk veel goedkoper uit zijn, omdat de bijdragen voor de veren eindeloos zouden doorlopen, terwijl die voor de Westerscheldetunnel op enig moment ophouden.

Ik kom tot de tarieven. Het lijkt erop dat er in de wet een redelijk evenwicht is gevonden tussen enerzijds de vrijheid van de ondernemer en anderzijds de belangen van de gebruikers van de tunnel. Er is variatie mogelijk door de invoering van bijvoorbeeld winter- en zomertarieven of spijtstarieven dan wel van tarieven al naar gelang het type voertuig, zoals

nu ook het geval is bij de veren. Het marktmechanisme, waar de VVD een groot voorstander van is, zal ervoor zorgen dat er niet te hoge tarieven zullen komen. Anders zullen gebruikers uitwijken naar de Liefkenshoektunnel, of zelfs over Antwerpen omrijden. Bovendien is in een aantal wetsartikelen een extra rem ingebouwd. Ik wijs op:

- artikel 7: maximaal 10% prijsverhoging per jaar;
- artikel 6: plafonnering van tarieven voor diverse categorieën;
- artikel 9: het plafond voor een zogenaamd referentietarief;
- artikel 8: vrijstellingen voor bijvoorbeeld politie, brandweer, ziekenvervoer, defensie en dergelijke.

De indirecte goedkeuring (via de begroting) van de tarieven vanwege de vergadering van aandeelhouders is trouwens ook nog van belang zolang het Rijk en de provincie de aandeelhouders zijn.

Ik kom tot de uitvoeringskwesties. De Raad van State heeft nog steeds geen uitspraak gedaan over het bestemmingsplan Borssele. Verzoeken om voorlopige voorzieningen en/of verzoeken tot schorsing zijn gelukkig niet gehonoreerd. Maar de VVD zal toch pas echt rustig ademen als de bodemprocedure definitief gunstig voor de Westerscheldetunnel is afgelopen. Wanneer wordt de beslissing verwacht? Is de minister nog steeds optimistisch dat het risico voor de overheid klein is dat het plan wordt afgekeurd?

In het verlengde hiervan ligt het probleem van de grondverwerving. Hoeveel procent van de benodigde grond is inmiddels langs minnelijke weg verworven? Hoeveel procent moet, naar verwachting, via onteigening worden verworven? Welke vertraging treedt op als de grond te laat voor gebruik kan worden verworven? Ziet de minister nog kans voor een spoedige onteigeningsprocedure met behoud van rechtsbescherming?

De extra nieuwe veiligheidsvoorzieningen leveren vertraging op. In de nota naar aanleiding van het verslag wordt gesproken over "enkele maanden". Kan dit nader worden gespecificeerd?

Dan kom ik tot de onderhoudsplicht. De minister wil een convenant tot stand brengen tussen de provincie Zeeland, het Rijk en de NV om het onderhoud van de tunnel via samenwerking te waarborgen. Bestaat dat convenant inmiddels (in

concept) en zal het afdoende (kunnen) werken? Is de voorgenomen sturing op grond van artikel 3, lid 5, geen betere achtervang? Waarom een en-en-constructie in plaats van een of-of-constructie?

Ik wil het vervolgens hebben over de bevoegdheid inzake het nemen van verkeersmaatregelen. Het Rijk wordt de beheerder van de tunnel. De regering wil de bevoegdheid tot het nemen van verkeersmaatregelen voor die tunnel echter toebedelen aan de provincie Zeeland en niet aan de beheerder zelf in casu het Rijk. Is dat niet erg ingewikkeld? Is het niet beter, en in elk geval duidelijker, om het bevoegd gezag tot het treffen van verkeersmaatregelen direct bij het Rijk te leggen, ook al is de provincie het bevoegd gezag over de aansluitende wegen? Het Rijk zal immers ook anderszins met beheersmaatregelen kunnen worden geconfronteerd. Denk aan milieueisen.

Hoe staat het met het voetveer Vlissingen-Breskens? De nota naar aanleiding van het verslag vermeldt: "voetveer lijkt exploitabel". En: "van aparte rijkssteun is verder geen sprake". Kan de minister hierover actuele informatie geven? Deze vraag leeft heel sterk in Walcheren en Zeeuws-Vlaanderen.

De NV-constructie is in de memorie van toelichting, het verslag en in de nota naar aanleiding van het verslag uitvoerig besproken. Het is een onorthodoxe aanpak, maar voor de onderhavige situatie wel buitengewoon pragmatisch. Natuurlijk zijn over dit onderwerp breedvoerige vervolgdiscussies mogelijk, maar in de huidige situatie wil de VVD-fractie de constructie wel accepteren, met name om de volgende redenen.

Een andere aanpak zou veel (nieuw) tijdsverlies opleveren. Dat verdient dit project niet, zeker niet na de zo moeizame voorgeschiedenis met diverse mislukte varianten. Wij kunnen met deze aanpak ook eens ervaring gaan opdoen. Dat lijkt mij heel nuttig. Een beetje variëteit en creativiteit bij de overheid is een goede zaak. Laten wij deze constructie eens het voordeel van de twijfel geven.

Toch wil ik hierover nog een vraag stellen. Naar aanleiding van een schriftelijke opmerking over artikel 11 van de statuten geeft de regering aan dat de twee aandeelhouders, het Rijk en de provincie Zeeland, tijdens

## Geluk

de bouwfase niet geconfronteerd moeten worden met derde aandeelhouders, omdat beide aandeelhouders de intentie hebben om de financiering van het project gezamenlijk te voltooien. Kan deelname van private partijen (ook al tijdens de bouwfase) echter niet leiden tot lagere uitgaven voor het Rijk en de provincie Zeeland op korte termijn? Hierbij denk ik natuurlijk niet aan aannemers, maar vooral aan financiers. Waarom worden private partijen dan buiten de financiering van de bouw van de tunnel gehouden, vooropgesteld dat ze te vinden zijn? Wat zijn dan de nadelen van private participatie tijdens de bouw? En is deze opstelling wel geheel consistent ten opzichte van de algemene gedachte in deze Tunnelwet Westerschelde om de NV-vorm te kiezen, terwijl er geen structuur-NV-vorm wordt geopteerd?

De **voorzitter**: Ik feliciteer de heer Geluk van harte met het uitspreken van zijn maidenspeech.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

□

De heer **Van den Berg** (SGP): Mijnheer de voorzitter! Het is mij een eer en oprecht genoeg om allereerst conform de goede gewoonte van dit huis de heer Geluk van harte te feliciteren met het uitspreken van zijn maidenspeech. Al is het onverwacht, het moet voor hem toch wel een bijzonder genoeg zijn om op een terrein als het onderhavige, de waterstaatszorg, zijn maidenspeech te mogen uitspreken. Zeker voor een Zeeuw als de heer Geluk zal er een nauwe verbondenheid zijn met de waterstaatssector. Dat geldt voor Zeeuwen in het algemeen. Denk aan de bekende spreuk "Luctor et emergo". Het moet hem dan een bijzonder genoeg zijn dat hij die maidenspeech mag uitspreken ter gelegenheid van de parlementaire afronding van een project dat Zeeland jarenlang heeft beziggehouden, dat ook erg leeft en dat ook van groot belang voor Zeeland is. Al was de speech kennelijk wat onverwacht, ik mag hem ook met de inhoud daarvan van harte gelukwensen. Hij heeft een deugdelijke bijdrage aan het debat mogen leveren. Ik wens hem graag in ons midden, ook voor

de toekomst, een goede en gezegende tijd toe.

De SGP-fractie is blij dat er voortgang wordt gemaakt met de aanleg van de Westerschelde-oeververbinding ofwel de tunnel onder de Westerschelde. Het is een langlopend proces en in Zuidwest-Nederland wordt daar echt naar uitgezien. Als ik in het vervolg een aantal kritische opmerkingen maak, is dat niet omdat mijn fractie dit project niet zou zien zitten, maar wel omdat mijn fractie hecht aan goede en zuivere bestuurlijke en juridische verhoudingen en daar hebben wij nogal wat vraagtekens bij.

In het voorliggende wetsvoorstel wordt vooral de exploitatie geregeld en wel door een private rechtspersoon, een NV waarvan de aandelen vooralsnog in handen zijn van het Rijk, voor het overgrote deel, en van de provincie Zeeland. Met die keuze, aanleg en exploitatie door een private rechtspersoon, en wat daaruit voortvloeit, is onze fractie bepaald niet gelukkig. Ik kom daar straks op terug. In het verlengde daarvan ga ik ook in op het tarievenbeleid.

Tolheffing voor het gebruik van de openbare weg wordt door onze fractie in het algemeen als zeer ongewenst beschouwd. Een uitzondering op die regel kan slechts in zeer bijzondere situaties worden toegepast. Wij menen dat de Westerscheldetunnel inderdaad als zo'n uitzonderingssituatie kan worden gezien. Daarin weegt uiteraard mee dat ook nu moet worden betaald voor het oversteken van de Westerschelde. Niettemin is het een goede zaak dat de tolheffing eindig is. In Zeeland heeft men wat dat betreft met een brug ook reeds ervaring opgedaan. Verder is het van belang dat er begunstigende maatregelen worden getroffen voor bewoners van naburige gebieden, die bij uitstek sterk op deze verbinding zijn aangewezen. Ik kom daarop nog terug bij het onderdeel tarieven.

Maar eerst iets over de verhouding tussen privaats- en publiekrecht, want in dat kader wil ik mijn bijdrage aan dit debat vooral plaatsen. De SGP-fractie hecht eraan dat de publieke infrastructuur in het algemeen ook publiek beheerd wordt en dat eigendom en beheer in handen zijn van de overheid zelf. De tunnel met bijbehorende wegen zijn bedoeld als openbare wegen en behoren tot de publieke infrastruc-

tuur. De minister erkent blijkbaar dat de voorgestelde constructie niet de koninklijke weg is. Zo is het in de stukken ook genoemd. Zij spreekt althans van een bijzondere constructie. Zonder deze bijzondere constructie en zonder de gebruikersvergoeding zou volgens de minister dit project niet tot stand kunnen komen, althans niet op basis van de normale prioriteitenstelling. Daar kan ik mij best iets bij voorstellen, zeker wat betreft de noodzaak van gebruikersvergoeding oftewel tol. Wij zijn er echter bepaald niet van overtuigd, althans tot nu toe niet – wij willen in dit debat ons ook graag laten overtuigen, als dat mogelijk is – dat de voorgestelde bijzondere constructie van private exploitatie ook per se nodig is. Uiteindelijk ligt de verantwoordelijkheid voor de financiering toch ook in deze constructie bij de overheid, grotendeels bij het Rijk en voor een kleiner deel bij de provincie. Het Rijk dekt toch eventueel ook een negatief exploitatieresultaat af. In het rapport van Coopers & Lybrand worden nog wat kritische noten geplaatst bij de risico's. Wil de minister daar nader op reageren?

Er wordt gestreefd naar private participatie in de financiering. Hoe staat het daar nu precies mee? Van de haalbaarheid daarvan kunnen bepaald geen hoge verwachtingen worden gekoesterd, zo is onze indruk. Bovendien zitten aan vervreemding van een deel van de aandelen en zeker aan vervreemding van een meerderheid van de aandelen heel wat haken en ogen. De mogelijkheden van invloed van de overheid lopen immers navenant terug. Dat heeft ingrijpende consequenties, waarvan het de vraag is of zij wenselijk zijn.

De SGP-fractie heeft eerder in de discussie de vraag gesteld of niet overwogen is om de samenwerking tussen het Rijk en de provincie Zeeland onder te brengen in een gemeenschappelijke regeling. Dat biedt immers ook mogelijkheden voor een bedrijfsmatige exploitatie. Het antwoord van de minister daarop was dat deze vorm wel als mogelijkheid is gezien, maar niet verder beproefd. Reden: voor het erbij betrekken van de private sector geniet de voorgestelde NV-vorm sterk de voorkeur. Wij vinden dit geen echt overtuigende argumentatie. En dan te bedenken dat van belangstelling voor private participa-

## Van den Berg

tie nog steeds niet is gebleken! Als er nu geen aanwijzing voor is dat het betekenend die kant opgaat, is het zeer de vraag of het wel nodig is juist met het oog daarop voor zo'n bijzondere constructie te kiezen. Bij onze fractie is de bereidheid hiertoe in ieder geval niet groot.

Overigens nog los van de wenselijkheid van private participatie wijs ik erop dat ook in de gemeenschappelijke regeling kan worden geparticipeerd door private rechtspersonen. Biedt dit niet voldoende mogelijkheden? Bij een gemeenschappelijke regeling kan een zelfstandig openbaar lichaam worden opgericht, met eigen rechtspersoonlijkheid. Ook deze weg kan dus de mogelijkheden bieden die de minister wenst. Wij blijven bij onze voorkeur voor een publiekrechtelijke regeling.

Deze voorkeur heeft ook te maken met het feit dat met dit wetsvoorstel nogal wat onduidelijkheden op het gebied van de verantwoordelijkheidsverdeling worden gecreëerd. Ik zet het op een rijtje:

- de aanleg: een NV;
- het eigendom: een NV van het Rijk, de provincie of op termijn derden;
- de exploitatie: een NV of derden;
- het onderhoud: een NV of derden (de heer Geluk vroeg al hoe dit precies is geregeld);
- het toezicht op het onderhoud: het Rijk (waar is dit trouwens geregeld?);
- het beheer: het Rijk;
- het bevoegd gezag inzake wegenverkeersrechtelijke aangelegenheden: de provincie.

Ik vind dit absoluut geen heldere constructie. Deze gescheiden verantwoordelijkheden zijn in de ogen van onze fractie niet gewenst. Ik wijs erop dat zij gemakkelijk tot belangentegenstellingen leiden. Het belang van de NV is lang niet altijd het belang van de overheid. Dit is ook zo als het aandelenkapitaal in handen van de overheid blijft. In dat geval heeft de overheid wel meer mogelijkheden tot sturing, met name via de tarieven, maar in dit wetsvoorstel wordt daar nauwelijks gebruik van gemaakt.

Ik noem als voorbeeld het milieubelang. De overheid probeert het autogebruik af te remmen. De tunnel-NV heeft er echter juist belang bij dat er zoveel mogelijk auto's door de tunnel rijden. Een discussie hierover hebben wij overigens al gevoerd in verband met eerdere tunnels, zoals de tunnel onder de

Noord. De minister zal zich dit uit haar vorige hoedanigheid herinneren. In dat soort discussies heeft mijn fractie er altijd op gewezen dat de publiekrechtelijke aspecten duidelijk verankerd moeten blijven in een publiekrechtelijk kader. Hierover hebben wij twijfels bij de voorgestelde constructie. Inmiddels heeft de minister bij nota van wijziging een bepaling toegevoegd die voorkomt dat het aantal inzittenden een rol in de tariefstelling speelt. Hierdoor wordt in elk geval voorkomen dat de prikkel om met zoveel mogelijk mensen in één auto te reizen wordt weggenomen en het carpoolbeleid wordt gefrustreerd. Een instrument voor een nog scherper carpoolbeleid, bijvoorbeeld een korting bij meer inzittenden per auto, zal de overheid echter in beginsel niet meer kunnen inzetten.

De minister erkent trouwens zelf dat de gescheiden verantwoordelijkheden niet bepaald helder zijn. Uit de nota naar aanleiding van het verslag citeer ik in verband met de relatie tussen beheer en bevoegd gezag in de zin van de Wegenverkeerswet: "Ik erken dat een dergelijke scheiding van verantwoordelijkheden compliceerend werkt." Wij vinden dat deze complicatie en onhelderheid moeten worden opgeheven en hebben dan ook een amendement ingediend om artikel 3, lid 4, te schrappen, zodat het beheer en de bevoegdheid overeenkomstig de Wegenverkeerswet in één hand worden gehouden. Ik hoorde met genoegen dat ook de heer Geluk ernaar vroeg.

De besluitvorming over de tarieven is de bevoegdheid van de NV. Alleen de eerste keer geeft de minister een plafond voor het referentietarief. Het Rijk en de provincie kunnen verder slechts indirect invloed op de tariefstelling uitoefenen, namelijk via goedkeuring van de begroting. Behalve dat deze invloed indirect is, is het de vraag hoe reëel deze invloed kan zijn, in die zin dat het onduidelijk is welke informatie de begroting zal bieden. Voor een wat effectievere hantering van het instrument van goedkeuring van de begroting is daarom in elk geval het vastleggen van meer voorschriften voor de inrichting van de begroting wenselijk. Is de minister hiertoe bereid? De verwijzing door de minister naar de toezichthoudende rol van de raad van commissarissen vinden wij in dit verband

niet erg relevant. Deze houdt immers geen toezicht namens de overheid.

Bij vervreemding van het aandelenkapitaal wordt de mogelijkheid van toezicht nog verder verkleind. Hier staan wij dan ook zeer terughoudend tegenover. Op z'n minst lijkt het ons wenselijk dat de overheid de meerderheid van de aandelen houdt. Op dit punt kan amendering wenselijk zijn, maar mijn fractie heeft in afwachting van dit debat nog geen initiatieven hiertoe genomen.

Bij uitbesteding van de exploitatie door de NV aan een derde wordt het toezicht nog indirecter en beïnvloeding vrijwel onmogelijk. In dat geval is immers die derde bevoegd tot tariefstelling. Ook los van de tarieven leidt uitbesteding alleen maar tot onduidelijkheid. Mag de derde de opbrengst zelf houden of niet? Aan wie wordt bij een negatieve exploitatie de rijksbijdrage betaald? In hoeverre kan met het oog op die rijksbijdrage door de derde worden gemanipuleerd met het exploitatieresultaat? Enzovoorts, enzovoorts. Onze fractie is in ieder geval geen voorstander van de mogelijkheid tot uitbesteding of vervreemding van de exploitatie. Maar ook in het geval dat de NV zelf de tunnel blijft exploiteren, kunnen er allerlei onduidelijkheden rond exploitatie en het resultaat rijzen. Bij een negatief exploitatieresultaat geeft het Rijk een garantiebijdrage alias subsidie. Maar welke reële invloed heeft het Rijk op het exploitatieresultaat?

Deze vragen worden des te indringender, naarmate er meer aandelen worden vervreemd. Dan gaat immers ook de zeggenschap van andere aandeelhouders een rol spelen. Krijgen zij bijvoorbeeld dividend uitgekeerd bij een niet-sluitende exploitatie uit de toltarieven? Zij zouden zich dan spekken met overheidssubsidie.

De SGP-fractie acht het hoe dan ook van belang dat de minister meer invloed heeft op de tarieven. De vrijheid voor de exploitant tot tariefstijging van maximaal 10% per jaar lijkt ons veel te ruim, althans zonder verdere clausulering. Het lijkt ons de beste weg als de tarieven afhankelijk worden gemaakt van ministeriële goedkeuring. Dat geldt in elk geval voor het referentietarief waar alle andere tarieven van zijn afgeleid. Over die tariefstructuur en het toezicht daarop zit bij de nota naar aanleiding van het verslag een

## Van den Berg

bijlage, met een voor mij onduidelijke status, die interessante mogelijkheden in beeld brengt. Wat is de bedoeling hiervan precies? Kan de minister hier nader op ingaan? Is zij voornemens om bijvoorbeeld via een nota van wijziging gedachten daaruit in het wetsvoorstel te verwerken? In een amendement heb ik in elk geval de voorkeur van de SGP-fractie neergelegd.

Op het punt van de speciale tarieven, waarvoor mijn fractie een amendement heeft ingediend, is extra aandacht nodig voor de regelmatige gebruikers. Wij bedoelen daarmee vooral de omwonenden die sterk afhankelijk zijn van het gebruik van de tunnel. Natuurlijk kun je dat in dit verband niet al te letterlijk nemen; wij denken aan in Zeeland woonachtigen die sterk afhankelijk zijn van het gebruik van de tunnel. De SGP-fractie acht het reëel dat voor hen een speciaal tarief geldt en dat dit ook wordt gegarandeerd. Gezien de situatie lijkt het ons trouwens ook logisch dat omwonenden niet in het ene seizoen meer hoeven te betalen dan in andere seizoenen. In een amendement heb ik een suggestie neergelegd om een speciaal tarief voor omwonenden te regelen. Dat kan een tarief per rit zijn, maar het lijkt mij ook wenselijk dat een vast abonnement kan worden gekocht.

Voorzitter! Tot slot wil ik aandacht besteden aan enkele andere aspecten en ik begin met de onveiligheid. Er zijn nog onduidelijkheden op het punt van de veiligheid. In het verleden is daarover al veel gesproken. In het gebied twifelen sommigen aan de toereikendheid van de capaciteit van de hulpverleningsinstanties in de regio wat betreft inzetbaarheid, beschikbaarheid, snelheid van ter plaatse zijn en dergelijke. Wij lezen daarover regelmatig in de pers. De minister zegt in de nota naar aanleiding van het verslag dat gewerkt wordt aan een integraal veiligheidsplan en dat onderzocht wordt of samenwerking mogelijk is tussen de gemeentelijke brandweer van Vlissingen en een aantal bedrijfsbrandweerorganisaties in het havengebied. Dat lijken mij allemaal goede plannen, maar een plan en een onderzoek is nog geen vast beleid. En de veiligheid moet wel vanaf de aanvang gegarandeerd zijn. Dat zal de minister toch met mij eens zijn. Wil de minister toezeggen dat er zorg voor wordt gedragen dat

de veiligheidsaspecten afdoende zijn geregeld alvorens de tunnel wordt opengesteld? Dat moet echt heel duidelijk zijn en ik hoop dat de minister daarover in dit debat meer helderheid kan geven.

De 155 mln. voor extra veiligheidsvoorzieningen worden toegevoegd aan het aandelenkapitaal van de onderneming. De kosten komen ten laste van de begroting van het Infrastructuurfonds. Daardoor gaat dit ten koste van andere infrastructuure werken. Ik hoop toch niet dat dat gebeurt voor bijvoorbeeld de binnenvaart of waterwegen. Of gaat dit ten laste van de wegen? Hoe zit het precies?

Hoe staat het met de feitelijke voortgang? De heer Geluk heeft daar al vragen over gesteld die ik niet zal herhalen. In dit verband merk ik op dat in de door mij al eerder genoemde bijlage bij de nota naar aanleiding van het verslag ook wordt ingegaan op een eventuele aanvulling van het wetsvoorstel om vertraging in verband met onteigeningsprocedures te voorkomen. Ik heb toen mijn ogen echt uitgewreven! Daarvoor is gekeken naar de Schipholwet. Wij hebben daar toch een indringend debat over in de Kamer gevoerd en het is de minister toch bekend dat het enthousiasme van de politiek daarvoor niet echt groot is. Ik druk mij dan voorzichtig uit. Ik begrijp dan ook niet precies wat de status van deze suggesties in deze bijlage is. Heeft de minister in dit kader nog plannen om zaken zoals in de zogenaamde Schipholwet zijn verankerd, voor de Westerschelde te regelen? Het zal de minister volstrekt duidelijk zijn dat mijn fractie daar om inhoudelijke, procedurele en wetstechnische redenen niets voor voelt.

Voorzitter! Ik sluit mij aan bij de vraag die al gesteld is over de stand van zaken bij het voet-fietsveer bij Breskens. Daarvoor moet een goede voorziening worden getroffen.

Afsluitend kan ik meedelen dat wij de tunnel een goede zaak vinden. Wij hebben echter behoorlijk veel twijfels over de formele vormgeving die in deze wet gestalte krijgt en wij willen daar graag eerst uitvoerig met de minister over discussiëren. Wij wachten het oordeel af van minister en collega's over een aantal voor ons essentiële amendementen die inmiddels zijn ingediend, die in ieder geval nog iets ten goede lijken te

waarborgen in de publieke sfeer. Daarna zullen wij ons eindoordeel over het voorstel geven.

□

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! De CDA-fractie heeft in verschillende debatten over de Westerschelde-oeververbindingen steeds gezegd zeer positief te staan ten opzichte van het realiseren van deze verbinding. Het is een noodzakelijk iets voor de Zeeuwen en daarom hebben wij de minister in haar pogingen om daar een oplossing voor te zoeken ook steeds gesteund. Omdat wij er al meerdere keren over hebben gesproken, lijkt het mij niet zinvol om inhoudelijk al die punten te herhalen. Mijn fractie heeft in een van de laatste debatten ook nadrukkelijk aangedrongen op een zogenaamde tunnelwet, omdat de minister eerst nog twijfelde of een tunnelwet noodzakelijk was. Als ik de wet nu zie, ben ik achteraf toch blij dat we voor die constructie gekozen hebben, omdat er toch nogal wat punten zijn waarover onze fractie vragen heeft. Het is vanzelfsprekend dat deze tunnel voor Zeeland van groot belang is en daarom moet de tunnel ook betaalbaar blijven voor de Zeeuwen. De CDA-fractie heeft daar meerdere keren aandacht aan besteed.

Voordat ik inga op de tunnelwet zelf, wil ik enkele opmerkingen vooraf maken. Op zichzelf leent deze vorm van bekostiging zich niet voor herhaling. De minister heeft dat ook bevestigd en gezegd dat er eigenlijk ook maar één tunnel is te bedenken die op deze wijze gefinancierd kan worden. Een volgende zal er ook niet komen. Ik neem aan dat de minister of haar opvolgers deze lijn zullen volhouden, want hoe je het ook wendt of keert: het verdient niet de schoonheidsprijs. De bekostiging ligt redelijk dicht bij debudgettering, maar mijn fractie stapt over deze bezwaren heen, omdat de argumenten van de minister haar overtuigd hebben. Zeeland kreeg het via een andere constructie niet rond, gelet op het convenant. In de tweede plaats was het absoluut noodzakelijk en in de derde plaats had dit in het totale MIT een lage prioriteit gekregen. Dat nu vond mijn fractie ook onwenselijk en om die redenen gaat zij akkoord. Er zit echter spanning met de solide en degelijke financiering.

## Reitsma

Wij hebben meerdere keren gesproken over de financiering zelf. Mijn fractie vindt de raming van het vervolg niet altijd even zorgvuldig. De aanvullende veiligheidsvoorzieningen hebben geleid tot nogal wat meerkosten en in een eerder stadium was de minister door de Kamer er ook voor gewaarschuwd dat de post onvoorzien eigenlijk te klein was. De minister heeft bij hoog en bij laag beweerd dat dit niet het geval was en de Kamer heeft uiteindelijk gelijk gekregen. Maar wat in feite hieruit is voortgevloeid, is dat nu een deel van de kosten door het departement zelf voorgefinancierd moeten worden. En dat is nooit de bedoeling geweest. Deze voorfinanciering vind ik op zichzelf altijd beter dan dat het afgewenteld zou worden op de gebruikers, want dan zouden de tarieven weer omhoog moeten. De afspraak was dat de tarieven in de aanvang gelijk zouden zijn aan die voor de veren.

Wat is op het ogenblik de stand van zaken ten aanzien van de totale financiering? Komen er nog meer meerkosten aan of is dit het?

Ook over het aantal risico's hebben wij met de minister gesproken. De minister heeft uiteindelijk, ondanks de waarschuwingen door de Kamer over de overeenkomst met de aannemerscombinatie, toch haar eigen verantwoordelijkheid genomen om die overeenkomst wel te tekenen. Die waarschuwingen betroffen met name de planologische risico's. Hoe staat het op het ogenblik met die besluitvorming? Wat is op dit moment de stand van zaken van de bodemprocedure bij de Raad van State? De minister heeft in vorige debatten steeds gezegd dat er zeker voor dit moment al een besluit zou zijn genomen. Dat is tot heden echter niet gevallen. Wat is de stand van zaken en welke risico's loopt de minister? Bovendien wil ik de minister erop wijzen dat een gewaarschuwd mens voor twee telt.

Wat is de stand van zaken inzake de uitvoering van de motie-Lilipaly? Ik noem hem bewust even, omdat ik aanneem dat hij hierover graag het woord had gevoerd. De CDA-fractie heeft die motie van ganser harte medeondertekend. Het betreft het fiets-voetveer Vlissingen-Breskens. De minister kent onze opvatting daarover, want die is in een motie neergeslagen.

Dan kom ik bij de tunnelwet zelf. Mijn fractie heeft meerdere keren uitgesproken dat de keuze voor een NV op zichzelf een begaanbare weg is. De minister probeert nu terecht om het via die weg op te lossen. Zij blijft in de schriftelijke rapportage optimistisch over de mogelijkheden om de private sector bij dit project te betrekken, alhoewel zij ook zegt dat pogingen, eerst door de provincie Zeeland en ook in deze fase, tot heden zijn gestrand. Dat lijkt mij nogal logisch. Er is sprake van meerkosten, die door de minister worden voorgefinancierd. Verder is de politieke behoefte aanwezig om de tarieven zo laag mogelijk te houden. Naar mijn mening zal die omstandigheid de komende 30 jaar niet wijzigen. De rendabiliteit van een dergelijk project zal voor derden vermoedelijk marginaal zijn. Ik vraag mij af of zij er überhaupt behoefte aan hebben om hierop in te steken. Welke toegevoegde waarde heeft het dan nog dat derden op enig moment nadat de bouw voltooid is erin stappen? Ik ben van mening dat er grip op de tarieven moet blijven. Het interessante voor derden is nu juist gelegen in de tarieven en het aantrekken van zoveel mogelijk mobiliteit. Daar zit de rendabiliteit. Graag krijg ik een reactie van de minister daarop.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! De heer Reitsma stelt kritische vragen over de private financiering. Dat heb ik ook gedaan. Ik wacht graag de reactie van de minister af. Het viel mij even op dat hij begon met de opmerking dat hij de constructie als zodanig wel een goede vond. Het is heel frappant dat de minister in de stukken de keuze van de constructie vooral motiveert met de mogelijkheid van private participatie. Als die mogelijkheid niet aanwezig of illusoir is, is hij dan nog zo enthousiast over de gekozen constructie?

De heer **Reitsma** (CDA): Ik wil twee dingen uit elkaar houden. Ik ben niet enthousiast over de gekozen constructie wat de financiering betreft, maar daarover heeft de heer Van den Berg het niet. Het gaat om de bijzondere vorm. Als je dan toch kiest voor deze bijzondere vorm – dat heb ik al eerder in een algemeen overleg gezegd – is een NV voor ons op zichzelf een begaanbare weg, temeer nu het Rijk en de provincie

de aandeelhouders zijn. Ik heb nooit uitgesloten dat derden daarop zullen insteken. Ik wijs alleen op het gevaar dat dan de neiging zal ontstaan om de tarieven te laten stijgen. Los daarvan zie ik een NV niet als een bezwaar.

De heer **Van den Berg** (SGP): Begrijp ik het goed dat de CDA-fractie geen probleem heeft met private exploitatie van publieke infrastructuur?

De heer **Reitsma** (CDA): Op zichzelf niet, zij het dat dit een bijzonder geval is. Ik heb in dit huis meerdere keren gezegd over het aanleggen van extra wegen in Nederland, zeker in de drukke Randstad, dat het Franse model met betaalstroken ons aanspreekt. Daarmee hebben wij onze principiële lijn neergelegd. Daarover verschillen wij iets van opvatting met de SGP. Dat zal duidelijk zijn.

De heer **Van den Berg** (SGP): Dat betekent dat de infrastructuur aan het maatschappelijk middenveld wordt overgelaten.

De heer **Reitsma** (CDA): De rijksoverheid kan besluiten dat er extra infrastructuur moet komen. Vervolgens komt de vraag naar de wijze van exploitatie aan de orde. Per project kan die wijze verschillen, waarbij wij echt niet dogmatisch zullen zijn. Daarom heb ik geen overwegende bezwaren tegen de NV-vorm.

Wat het tariefbeleid betreft, sluit ik mij aan bij de opmerkingen van de collega's Van den Berg en Geluk. De laatste feliciteer ik trouwens nog met zijn maidenspeech, waarbij ik mij aansluit bij de warme woorden van collega Van den Berg daarover. Het tariefbeleid, zoals verwoord in de tunnelwet, vind ik onduidelijk. Voor het eerste jaar is de minister via een ministeriële regeling van plan een plafond vast te stellen, en vervolgens moet maar worden uitgegaan van de 10%-benadering. Die lijn vind ik niet verdedigbaar, temeer omdat wij hier met zijn allen de politieke wil hebben uitgesproken dat de tarieven betaalbaar moeten blijven. Zeker als de exploitatie in handen komt van derden en de tunnel nog enige vorm van monopolie krijgt, schat ik in dat de tarieven redelijk kunnen worden opgeschroefd. De 10% lijkt ons daarom te hoog. Het argument van

## Reitsma

de minister dat de aandeelhouders Rijk en provincie medebeslissingsrecht hebben, vinden wij ook niet zo sterk. In de praktijk blijkt namelijk dat aandeelhouders over het algemeen niet al te veel te vertellen hebben, temeer omdat in de tunnelwet niet wordt aangegeven dat nadere regels worden gesteld over de inrichting van de begroting en het meerjarenplan, opdat de aandeelhouders in feite een hoger informatiegehalte ontvangen en daaruit af kunnen leiden of tariefstijgingen wenselijk zijn. Dat lijkt ons niet de sterkste verdedigingslinie.

De heer **Geluk** (VVD): U zegt dat u hiermee weinig gelukkig bent. Maar vindt u ook niet dat de marktwerking hierbij heel goed kan werken, omdat omrijden via Antwerpen vanzelf een druk geeft op de tarieven, zodat je niet zomaar een prijs uit de lucht kunt grijpen?

De heer **Reitsma** (CDA): Op zich ben ik niet tegen een bepaalde vorm van marktwerking. Maar als die tunnel op een dusdanige locatie ligt dat er een bepaalde vorm – geen 100% – van monopolie is, moet je voorzichtig zijn. Daarom moeten dan een aantal nadere regels worden vastgesteld. Er moet meer regelgeving komen voor de hoogte van de tarieven en de positie van de omwonenden als het gaat om het gebruik. Dat wil ik niet volledig aan de markt overlaten, omdat hier naar mijn mening toch sprake is van een vorm van monopolie.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik ben het eens met deze benadering, maar deze staat toch enigszins op gespannen voet met wat u eerder zei, namelijk het laten van ruimte voor private exploitatie. Dan heb je dit soort consequenties toch?

De heer **Reitsma** (CDA): Nee, je kiest daarvoor als er redelijke alternatieven zijn. Ik noem als voorbeeld de tolwegen in Frankrijk naast de Route Napoléon, en de betaalstroken naast de bestaande wegeninfrastructuur en openbaar vervoer. Dan zijn er alternatieven, waardoor er geen monopolie is. In dit geval zie ik een te groot monopolie, zonder dat er eigenlijk redelijke alternatieven zijn, tenzij je geweldig omrijdt.

De heer **Geluk** (VVD): Maar die monopoliepositie is er in feite nu

ook, want nu moet gebruik worden gemaakt van de veren.

De heer **Reitsma** (CDA): Maar wie regelt de veertarieven?

De heer **Geluk** (VVD): De provincie en het Rijk.

De heer **Reitsma** (CDA): Omdat het Rijk jaarlijks een forse subsidie geeft.

Ik sluit mij aan bij de hierover gestelde vragen van collega Van den Berg, terwijl de amendementen daarover de CDA-fractie positief in de oren klinken. Ik hoor graag de reactie van de minister.

Voorzitter! De minister schermt met de positie van de commissarissen. Maar zij weet toch, onder verwijzing naar de VSN, dat commissarissen zonder last en ruggespraak moeten functioneren? Daarmee heeft de rijksoverheid weinig grip op de commissarissen.

Het Rijk verstrekt jaarlijks een subsidie. Welke nadere eisen stelt de minister aan de jaarlijkse accountantsverklaring? Mijn fractie krijgt hierop graag een antwoord van de minister, omdat er in de schriftelijke toelichting nauwelijks op wordt ingegaan. Zijn de eisen die daaraan gesteld worden gelijk aan de eisen die het Rijk stelt bij andere subsidieverlening? De minister heeft aan de nota naar aanleiding van het verslag een bijlage toegevoegd over vervreemding van aandelen en de tariefontwikkeling als gevolg daarvan en ik vraag mij af wat de bedoeling daarvan is. Toen collega Van den Berg erover begon, maakte de minister bepaalde gebaren die ik niet heb begrepen. Het lijkt mij goed als de minister een nadere uitleg geeft over de status van die bijlage en als zij aangeeft welke consequenties eraan verbonden zijn.

Het beheer van de tunnelwegen ligt nu bij het Rijk en het bevoegd gezag ligt nu bij de provincie. Dat is nogal complex. Het lijkt mij beter als er wat dat betreft eenduidigheid is om belangtengestelling te voorkomen. In die zin sluit ik mij aan bij de vragen van collega Van den Berg.

Voorzitter! Mijn fractie staat positief tegenover de realisatie van de Westerscheldeoververbinding. Aan de procedure zitten nogal wat haken en ogen. Nu en in eerdere debatten heb ik mijn commentaar daarop gegeven. De minister loopt nogal wat risico's, zowel wat de

meerkosten betreft als op het planologische vlak. Maar dat is de verantwoordelijkheid van de minister en ik hoop dat wij de minister daar, in welke hoedanigheid dan ook, een keer op af kunnen rekenen. Mijn fractie vindt het noodzakelijk dat de tunnelwet er komt, maar wil alvorens groen licht te geven graag nog een nadere toelichting van de minister op onderdelen.

□

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Mijnheer de voorzitter! Het kabinet heeft de GroenLinks-fractie tot op de dag van vandaag niet kunnen overtuigen van het nut van de Westerscheldetunnel. Wij vinden deze investering nog steeds onverstandig en onnodig. De tunnel is een dure oplossing voor een probleem dat er volgens ons niet is. Gelukkig, ook voor het kabinet, gaan wij deze discussie vandaag niet overdoen. Het gaat vandaag over de tunnelwet en wij zijn bereid om deze wet op zijn merites te beoordelen en te bekijken of wij daar voor kunnen zijn als de minister bereid is een aantal wijzigingen in het wetsvoorstel op te nemen. Een aantal fundamentele bezwaren heeft ook te maken met de keuzes voor de financiering. Mijn fractie heeft dan ook een aantal kritische kanttekeningen bij deze tunnelwet.

Volgens de commissie voor de Rijksuitgaven leidt de voorgestelde NV-constructie tot het rondpompen van geld. De doelstelling hiervan is onzeker: het ontwijken van de MIT-systematiek en een boekhoudkundige redenering ten aanzien van het financieringstekort EMU. Dat zijn nu niet echt de doelen waar GroenLinks graag steun aan verleent. Officieel is een van de belangrijkste doelen het besparen van geld. Volgens de officiële berekeningen zijn de veren op termijn duurder dan een tunnel. Volgens de minister is hier weinig twijfel over mogelijk. Bij de behandeling, ongeveer twee jaar geleden, was het volgens de minister glashelder: de aanlegkosten, het vervoersaanbod en daarmee ook het rendement van deze investering.

Wij denken dat deze rendementsberekeningen wellicht te optimistisch zijn. Er zit bijvoorbeeld een grote onzekerheidsmarge in. Zo is de vraag wat er met de toltarieven gebeurt als het rendement tegenvalt. Hiermee hangt het aantal voertuigen samen

## Van der Steenhoven

dat per jaar gebruik maakt van de tunnel. De commissie voor de Rijksuitgaven plaatste al in maart 1996 een aantal fundamentele vragen bij de berekening van het vervoersaanbod. Op dit punt blijven in mijn ogen veel onzekerheden bestaan en ik vind dat deze niet mogen worden afgewenteld op de gebruikers van de tunnel. Daar zal ik direct nog op terugkomen.

Een andere onzekerheid heeft te maken met de toeleidende wegen. De kosten voor de enkelbaans toeleidende wegen zijn opgenomen in het budget. Op termijn, zo staat in de wet, is er behoefte aan het uitbouwen tot een autosnelweg. Los van wat men daarvan vindt in het kader van het mobiliteitsbeleid, heeft de tunnelexploitant natuurlijk ook belang bij een uitbreiding van het vervoersaanbod. Of andersom: wil je een goed rendement uit je investering halen, dan is een betere aanvoerweg nodig. Het is echter niet helder wie de kosten van deze toekomstige uitbouw zal dragen. Zullen deze worden verrekend in de toltarieven?

Een volgende onzekerheid heeft te maken met de tijdsduur van het bestaan van de NV. Wat gebeurt er na de beoogde 30 jaar? Het is op zichzelf merkwaardig dat het nog niet duidelijk is. De tunnel wordt toch niet voor slechts 30 jaar aangelegd? Ik begrijp dat de verkoopwaarde in 2032 nihil is, maar er zijn wel rentelasten en exploitatie- en beheerskosten. Het Rijk wordt dus eigenaar van een NV met alleen kosten. Zullen de toltarieven dan niet worden verlengd, bijvoorbeeld met 20 jaar? Is dat ook een optie als de exploitant bijvoorbeeld mismanagement heeft gepleegd?

Onze tussenconclusie is dat er enkele onzekerheden zijn die niet acceptabel zijn. Een aantal van deze punten heeft invloed op de toltarieven. De hoogte en de structuur van deze tarieven heeft dan ook onze bijzondere aandacht bij dit wetsvoorstel.

Als het aan de minister ligt, krijgt de NV een grote vrijheid bij de vaststelling van de tarieven. De ingebouwde mogelijkheid van vervreemding van de exploitatie maakt de greep van de overheid op de tarieven nog veel moeilijker. De rol van commissarissen en aandeelhouders kent impliciet een verstrengeling van bedrijfseconomische en politieke belangen. De vraag is dus

wie de tarieven controleert. De taak van de exploitant is vanzelfsprekend maximalisatie van de winst. Overdreven tarieven zijn dus tot op zekere hoogte niet onmogelijk omdat er sprake is van een zekere monopoliepositie. Natuurlijk zal er geen tol van *f* 200 worden geheven, maar bedrijfseconomische maximalisatie zou best tot andere tarieven kunnen leiden dan politiek wenselijk is. Het risico van een ongewenste tariefstructuur en tariefontwikkeling is daarmee levensgroot aanwezig. Daarom is het voor de fractie van GroenLinks van essentieel belang dat er meer waarborgen komen ten aanzien van de tarieven. Het kabinet kiest voor een constructie waarin de exploitant zoveel mogelijk speelruimte krijgt. Naar de mening van GroenLinks is dat een te liberale invalshoek: er moeten meer waarborgen worden ingebouwd, anders kan de fractie van GroenLinks niet met het voorstel instemmen. Dit betekent concreet voor ons een verandering op drie punten.

Ten eerste is in artikel 7 de mogelijkheid geschapen van verhoging van het rentetarief met 10% per jaar. Volgens de minister zijn er geen substantiële onzekerheden rondom de elementen die invloed hebben op de financiering, zoals aanlegkosten en vervoersaanbod. Onder deze omstandigheden is een kostenmarge van 10% wel erg ruim en eigenlijk ook volstrekt onbegrijpelijk. Gekoppeld aan het feit dat het Rijk geen grip heeft op de tarieven, is hier het grote risico ingebouwd dat de tarieven zich op een onredelijke manier zullen ontwikkelen. Dat is niet alleen onwenselijk, maar ook onnodig. Ik heb dan ook een amendement ingediend om artikel 7 te wijzigen. Het doel hiervan is een redelijke kostenstijging te garanderen, waarbij "redelijk" in dit geval betekent: de inflatie plus maximaal 2% per jaar.

Ten tweede steunen wij het amendement van de heer Van den Berg. Met de SGP zijn wij van mening dat de tarieven ter goedkeuring moeten worden voorgelegd aan de minister van V en W. Pas na de goedkeuring kunnen zij worden vastgesteld. De minister kan dus goedkeuring weigeren als er sprake is van onredelijke of maatschappelijk onwenselijke tariefontwikkelingen. Hierbij kan de Kamer de minister controleren. Deze constructie heeft

geen nadeel, maar alleen voordelen in de zin van wenselijke waarborgen.

De derde wijziging die de GroenLinks-fractie voorstelt, betreft mensen die veel gebruik maken van de tunnel. Anderen hebben er ook al over gesproken. In veel gevallen zullen dat bewoners van de regio zijn die geen echte keuze meer hebben, omdat de veren weg zijn. Een tarief van bijvoorbeeld *f* 15 is niet echt een ramp voor iemand die er een of twee keer per jaar door moet, maar wel voor veelgebruikers. Daarom moet er een verlaagd tarief komen. We hebben daarvoor nog geen definitief voorstel van de minister gezien. Het is zelfs onzeker wie hiervoor de verantwoordelijkheid krijgt, de minister of de NV. Volgens GroenLinks moet het de minister zijn. Tevens moet er van tevoren helderheid zijn over deze verlaagde tarieven. Er is een amendement ingediend over de mogelijkheden om veelgebruikers korting te geven. Het zou inderdaad bij amendement geregeld kunnen worden, en ik wacht de reactie van de minister daarop af, maar ook zou gedacht kunnen worden aan een motie om dit vast te leggen, omdat het juridisch-technisch misschien wat lastig is om het in een amendement te regelen. Ik zou mij ook kunnen voorstellen dat de minister bijvoorbeeld in een nota van wijziging hiervoor een voorstel doet.

De Raad van State heeft in zijn advies gevraagd om formulering van de uitgangspunten voor de hoogte van de tarieven. Is de minister voornemens de gevraagde formulering nog te geven? Wat is het gevolg van een gewijzigd BTW-tariefsysteem voor enerzijds het financieringsplaatje en anderzijds de tarieven?

Wat de nota van wijziging ten aanzien van de onteigening betreft, sluit ik aan bij de opmerkingen van de heer Van den Berg over het onteigeningsartikel. Wij kunnen ons niet voorstellen dat er eenzelfde constructie gekozen gaat worden als destijds bij de vijfde baan van Schiphol.

Wij sluiten ons ook aan bij de opmerkingen over het voet-fietsveer bij Breskens en de uitvoering van de motie-Lilipaly.

Ik heb al aangegeven dat wij op zich bereid zijn om te bekijken of wij dit wetsvoorstel kunnen steunen. Echter, wij vinden wel dat er op een aantal amendementen, met name cruciale amendementen rond de



## Van der Steenhoven

tarieven, een positieve reactie van de minister moet komen.

□

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Ik spreek mede namens de GPV-fractie.

Voorzitter! Het is alweer twee jaar geleden dat de Kamer groen licht gaf voor de aanleg van de veelbesproken Westerscheldetunnel (WST). De bouw van de tunnel is op 8 december vorig jaar daadwerkelijk gestart, met instemming van onze fracties. Ik hoef onze argumentatie daarvoor in dit debat niet te herhalen. Wel is natuurlijk interessant wat de stand van zaken is met betrekking tot de procedurele belemmeringen die tot nog toe de voortgang wat tegenhielden, omdat er nog steeds een zaak bij de Raad van State ligt. Ik ben benieuwd naar het antwoord, ook op door anderen al op dit punt gestelde vragen.

Voorzitter! In verschillende opzichten is sprake van een uniek project in Nederland. Ik heb het dan niet over de voorgeschiedenis van het project. De discussie over de aanleg van de WST heeft al met al ongeveer dertig jaar geduurd – ik hoorde net al veertig jaar zeggen – en dat is natuurlijk al lang genoeg. Dat is overigens niet echt uniek voor Nederlandse begrippen als wij het over infrastructuur hebben. Het is overigens geen wens onzerzijds dat wij er altijd zo lang over doen. Hoewel in sommige situaties misschien wel.

Wél bijzonder is het feit dat de WST de eerste zeer lange tunnel met een grote diameter per tunnelbuis wordt die in relatief slappe grond wordt aangelegd. Daarnaast wordt het ontwerp-, bouw- en boorrisico bij de aannemer neergelegd. Met een dergelijke constructie hebben we maar weinig ervaring. En ten derde is met het oog op de realisatie en exploitatie gekozen voor de vorming van een NV met specifieke verantwoordelijkheden. In het voorliggende wetsvoorstel wordt de oprichting van deze NV vastgelegd.

Voorzitter! De fracties van RPF en GPV steunen de aanleg van de WST van harte. De realisatie van het project heeft nogal wat voeten in aarde. Om het project financieel rond te krijgen, moest volgens de regering worden gekozen voor een bijzondere aanpak, met een sterk privaatrechtelijke dimensie. Het Rijk en de

provincie Zeeland participeren in het project, maar daarnaast moet ook de private sector een rol van betekenis gaan spelen, volgens de regering.

In de schriftelijke gedachte-wisseling zijn veel vragen gesteld over de keuze voor een NV en de gevolgen daarvan voor bijvoorbeeld de vorming van de toltarieven. De minister heeft in de nota naar aanleiding van het verslag een aantal aspecten nader belicht. Op veel punten blijven er evenwel toch onduidelijkheden bestaan.

Dat met de nota naar aanleiding van het verslag niet alles is gezegd, blijkt wel uit de inmiddels verschenen derde voortgangsrapportage en meer nog uit de audit van Coopers & Lybrand aangaande de risico's van het project, die we in april ontvingen. Met name dat laatste rapport bevat een aantal conclusies waardoor wij vraagtekens bij dit wetsvoorstel moeten zetten. Ik kom daar zo op terug.

Voorzitter! De keuze voor een privaatrechtelijke constructie lijkt een uitgemaakte zaak te zijn. De particuliere sector kan participeren in de NV. Eerlijk gezegd, vind ik dat de regering deze zaak wel erg rechtlijnig benadert. Alleen door de private sector erbij te betrekken kan het project binnen bereik komen, zo stelt de minister. Maar dit is natuurlijk wel het gevolg van de prioriteitenstelling van het kabinet en uiteraard ook de Kamer zelf. Nu dreigt de overheid de besluitvorming over belangrijke zaken voor een deel uit handen te geven, omdat de overheid blijkbaar niet voldoende geld ter beschikking kan stellen voor de aanleg van infrastructuur. Deze benadering komt in een wat ander daglicht te staan als we ons bedenken dat de extra 155 mln., die nodig is voor de noodzakelijke aanpassing van de veiligheidsvoorzieningen, blijkbaar zonder al te veel problemen ten laste van het Infrastructuurfonds kan komen.

Voorzitter! Onze fractie stelt zich wat terughoudend op ten aanzien van private financiering van infrastructuur. Daarbij gaat het ons niet alleen om de principiële vraag of het wenselijk is dat de verantwoordelijkheid voor de infrastructuur met een publieke functie in handen moet liggen van een private rechtspersoon. Private financiering werkt ook vaak zeer complicerend. De heer Van den Berg heeft daarover een behoorlijk exposé gegeven. Bovendien leert de praktijk dat

private financiering over het algemeen niet kostenverlagend werkt. Wij hebben dan ook een voorkeur voor de publiekrechtelijke constructie. De amendering van collega Van den Berg op dit punt steunen wij.

Een groot bezwaar tegen de keuze van het kabinet is dat de overheid de greep op de tariefvorming in belangrijke mate kan kwijtraken. Dat is namelijk het geval als een meerderheid van de aandelen in handen van derden komt. Wij zouden die kant niet op willen. Wat ons betreft is het wenselijk dat de overheid ook in de toekomst voldoende kan sturen. Directe sturing zoals voorgesteld in de amendementen van de SGP, verdient niet alleen de voorkeur, maar kan ook noodzakelijk zijn, bijvoorbeeld in verband met het door ons gewenste mobiliteitsbeleid.

De heer **Reitsma** (CDA): De heer Stellingwerf is bang dat de overheid de greep op de tarieven kwijtraakt als derden zouden exploiteren. Als wij in de tunnelwet vastleggen dat via een ministeriële regeling jaarlijks de plafondprijzen worden aangegeven, dan is er toch greep, ook als een NV of derden het doen?

De heer **Stellingwerf** (RPF): Dat ontken ik niet. Je kunt voorwaarden stellen waardoor je de tarieven in de hand kunt houden. Enerzijds wil je de private kant stimuleren en anderzijds wil je het in de touwen houden. Dat maakt het voor een private partij niet aantrekkelijk. Er is toch sprake van een spanningsveld.

De heer **Reitsma** (CDA): Principieel is er geen verschil als je het via een ministeriële regeling regelt.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Dat ontken ik niet.

Voorzitter! Ik sprak over het gewenste mobiliteitsbeleid. Dat kan onder druk komen te staan. Als die route niet haalbaar is, vinden wij het wenselijk dat de overheid hoe dan ook een meerderheidsbelang houdt in de NV. Zo nodig dien ik op dat punt een amendement in. Wij zijn er voorstander van om een mogelijkheid te creëren een verlaagd tarief aan te bieden bij meerdere inzittenden. Het minste is wel dat een nota van wijziging wordt ingediend, inhoudende dat het aantal inzittenden financieel niet wordt afgestraft.

## Stellingwerf

Als er meerdere mensen in zitten, zou een gereduceerd tarief kunnen worden gehanteerd. Het is de omgekeerde weg ten opzichte van het oorspronkelijke wetsvoorstel.

Intussen is de animo bij particuliere investeerders niet erg groot, om niet te zeggen nihil. Te vrezen is dat ze ook niet in de rij zullen staan als de bouwkosten onverhoopt tegenvallen. De minister heeft besloten private partijen tijdens de bouw niet bij het project te betrekken. Is dat besluit genomen op grond van het voorgaande (geen animo) of liggen er principiële overwegingen aan ten grondslag?

Bij dit project valt niet te voorzien welke gevolgen deelname van de particuliere sector heeft voor de hoogte van de vergoeding die voor het gebruik van de weg door de tunnel wordt gevraagd. De NV mag beslissen over de tarieven. Het Rijk en de provincie Zeeland kunnen als aandeelhouders meebeslissen, omdat zij bevoegd zijn de begroting goed te keuren. Ze moeten dan wel weten waarover ze beslissen. Valt uit de begroting af te leiden hoe de tariefstelling gestalte krijgt? Verdient het niet de voorkeur in de wet nadere eisen te stellen aan de inrichting van die begroting? Er liggen een aantal initiatieven op dit punt. Met het oog op eventuele vervreemding van de aandelen moet een aandeelhoudersovereenkomst worden gesloten tussen het Rijk en Zeeland. Wordt de Kamer op enigerlei wijze betrokken bij de vaststelling van de inhoud daarvan?

De minister gaat ervan uit dat de tarieven niet te hoog zullen worden, omdat dat vanzelf tot vraaguitval leidt. Bovendien wordt de prijsstijging enigszins beperkt door de inhoud van de artikelen 6 en 7, waarin wordt bepaald hoe sterk de prijzen maximaal mogen stijgen. Ik denk dat de minister hierin toch te optimistisch is.

In de eerste plaats kan zij niet zeggen hoe hoog het toelaatbare maximum voor de verhoging van het referentietarief zou moeten zijn; ik had hiernaar gevraagd bij artikel 7 in de nota. Dat is logisch, want er zijn geen projecten van dezelfde aard en omvang, maar misschien kan de minister wel een overzicht geven van de tariefontwikkelingen bij andere toltunnels en -bruggen. Dergelijke gegevens hebben toch wel enige relevantie? Wij vinden de voorgestelde plafonds voor verhogingen

wel erg riant. Ook op dit punt voel ik veel voor het amendement van collega Van den Berg.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** U vraagt om een overzicht van andere tunnels en bruggen, maar er zijn in Nederland geen andere tunnels en bruggen en ik heb niet het gevoel dat buitenlandse tunnels of bruggen een vergelijkbare situatie kunnen opleveren.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Het gaat mij om voorbeelden van de tariefontwikkeling elders, internationaal maar ook nationaal want er zijn in Nederland toch wel tolbruggen, die zijn er althans wel geweest.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Dat is waar, maar daar is niet dezelfde wijze van financiering gevolgd. Daar is sprake van stukjes financiering waarvan de risico's volstrekt zijn afgedekt.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Dus de minister zegt nu al dat dit onvergelijkbare zaken zijn. Wellicht wil zij hierop in haar antwoord terugkomen.

De minister is naar ons oordeel verder te optimistisch over eventuele marktwerking. Die is toch niet zo sterk dat vraaguitval automatisch zal leiden tot matiging van de tarieven? Op grond van artikel 10 kan de werkingsduur van de tunnelwet namelijk worden verlengd van 30 tot 50 jaar en gedurende al die tijd moet de overheid bij een niet-sluitende exploitatie uit toltarieven een financiële bijdrage blijven leveren om de tunnel adequaat te kunnen onderhouden. Wij hebben het gevoel dat private partijen vooral mogen delen in mogelijke lusten, terwijl de overheid zich vooral zal bezighouden met de lasten.

De invloed van de aandeelhouders op de tariefvorming wordt nog kleiner als de NV zou besluiten de exploitatie van de tunnel uit te besteden. Wil de minister aangeven welke gevolgen een dergelijke constructie heeft of kan hebben voor de tariefvorming? Wil de minister daaraan randvoorwaarden verbinden, door bijvoorbeeld vast te leggen op welke wijze de overheden en de NV in die situatie controle kunnen uitoefenen en met welke partij het Rijk dan zaken moet doen, de NV of de feitelijke exploitant? Wij zouden liever zien dat de exploitatie in handen van de NV blijft als er dan

toch voor een NV wordt gekozen. Ik heb op dit punt een amendement ingediend.

De raad van commissarissen heeft volgens de minister ook invloed op de tarieven. Het lijkt ons echter onjuist te veronderstellen dat de commissarissen toezicht houden namens de betrokken overheden. Er is wel sprake van toezicht door de raad van commissarissen, maar niet van toezicht door de overheid als zodanig. Is de minister dit met ons eens en, zo ja, welke consequenties verbindt zij daaraan voor de mogelijkheden van de minister om substantieel invloed uit te oefenen op de tariefvorming?

Wil de minister ingaan op de gevolgen van het gewijzigde BTW-regime voor de tariefstelling? De NV moet namelijk BTW betalen over onder andere de tolinkkomsten. Daarmee werd aanvankelijk geen rekening gehouden. Een en ander moet toch ook gevolgen hebben voor de risico's en de rendementen.

De huidige verdragingen op de oorspronkelijke planning worden door de NV-directie geraamd op vier maanden. De oorzaken daarvoor zijn onder andere verdragingen in de grondverwerving en aanvullende veiligheidseisen. Coopers & Lybrand is van oordeel dat daarmee "wel alle rek uit de planning is om verdere tegenvallers in de bouw op te vangen". De kans is aanzienlijk dat de uiteindelijke vertraging vele maanden hoger uitkomt, bijvoorbeeld als het boren langzamer gaat dan gepland. De planning gaat uit van 12 meter per dag, maar dit kan natuurlijk altijd tegenvallen. De aannemerscombinatie loopt hierbij – door de overeengekomen boeteclausule voor verdragingen – een beperkt risico van 30 mln. Elke gulden die daar bovenop komt, is voor rekening van het Rijk en daarbij kan het al gauw om tientallen miljoenen guldens gaan. De kansen op vertraging zijn enorm groot, zo menen wij. Ik wijs bijvoorbeeld op de onteigeningsproblemen. De geplande boorsnelheid lijkt erg ambitieus te zijn. Ambitie hoeft niet verkeerd te zijn, maar daarbij is wel de vraag naar de risico's aan de orde.

Ik heb verder begrepen dat binnen de projectorganisatie zelfs verschil van mening bestaat over de mate waarin het ontwerp momenteel is uitgekristalliseerd en welke additionele wijzigingen en contractmutaties kunnen worden verwacht. Vindt de

## Stellingwerf

minister dat er voor de aannemerscombinatie voldoende prikkels zijn om de klus binnen de gestelde termijn te klaren? Coopers & Lybrand adviseert om een inzichtelijke effectrapportage op te stellen met de financiële gevolgen van de verträgen, waaronder de additionele kosten voor het langer in stand houden van de veerverbindingen. Ik voel daar veel voor en zou de minister willen vragen of zij wil toezeggen een dergelijke rapportage op te stellen.

Voorzitter! Een apart aandachtspunt betreft de veiligheidsvoorzieningen. De RPF-fractie heeft in 1996 schriftelijke vragen gesteld over het aantal dwarsverbindingen, dit met het oog op de risico's in verband met brand. Het kabinet heeft daarna besloten het aantal verbindingen te verdubbelen. Dat lijkt ons niet meer dan logisch. Intussen blijft de vraag bestaan of de Zeeuwse overheden ingeval van calamiteiten voldoende adequate hulpverlening kunnen organiseren. Ik vond de passages daarover in de nota naar aanleiding van het verslag nog niet echt geruststellend. Wil de minister hierop nog eens nader ingaan en, zo nodig, in overleg met de betrokken overheden de noodzakelijke maatregelen nemen, zodat in elk geval aan de minimumveiligheidseisen kan worden voldaan?

In het verlengde hiervan wil ik nog een opmerking maken over de uitzonderingspositie van brandweer en politie. Wij vinden dat de wetgever moet aangeven dat brandweer en politie hoe dan ook gratis doorgang moeten hebben, of zij als zodanig herkenbaar zijn of niet. In de wet staat dat zij herkenbaar moeten zijn. Wij denken dat geregeld moet kunnen worden dat ook als zij niet herkenbaar zijn, vrijstelling kan worden gegeven.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik kan mij daar niks bij voorstellen. Kunt een voorbeeld geven van een geval waarin brandweer en politie in een situatie waarin hulp moet worden verleend, onherkenbaar zullen zijn?

De heer **Stellingwerf** (RPF): Als u zich daar niks bij kunt voorstellen, is de vraag relevant naar de wenselijkheid en de noodzaak van het opnemen van die bepaling in de wet.

De heer **Van Boxtel** (D66): Het moet hierbij gaan om stille voertuigen.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Uiteraard moet op de een of andere manier duidelijk zijn dat het de politie of de brandweer betreft, maar dat hoeft niet direct aan de buitenkant herkenbaar te zijn. Daar kan ook via een overeenkomst duidelijkheid over worden gegeven.

Voorzitter! Ik kom tot de instandhouding van het fiets-voetveer Vliissingen-Breskens. In het verslag heb ik gevraagd of rekening wordt gehouden met de inzet van een van de vijf PSD-boten voor het fiets-voetveer. De achterliggende gedachte was dat dan ook nog auto's over de Westerschelde zouden worden vervoerd in plaats van dat zij gebruik maken van de tunnel. Mag ik uit het antwoord van de minister in de nota naar aanleiding van het verslag afleiden dat deze optie absoluut niet aan de orde is?

Voorzitter! Ik rond af. Het is duidelijk dat onze fracties voorkeur hebben voor een publiekrechtelijke constructie. Als onverhoopt wordt vastgehouden aan het kabinetvoornemen, moet wat ons betreft worden gekozen voor een meerderheidsbelang van de overheid in de NV, ook op de langere termijn. Ik wacht de reactie van de minister met belangstelling af.

□

De heer **Van Boxtel** (D66): Voorzitter! Ik wil beginnen met de heer Geluk te feliciteren met zijn maidenspeech en ik wens hem veel succes in dit huis.

Wordt het dan toch nog zomer in Zeeland, zou je je kunnen afvragen na de jarenlange discussie over de realisering van de Westerschelde-oeververbinding. Op 29 september 1995 werd besloten om het te doen. Omdat er op grond van verkeerskundige noch van budgettaire afwegingen ruimte was voor deze verbinding binnen de planhorizon van het Rijk, maar er voldoende andere redenen waren voor de aanleg van de Westerscheldeoeververbinding, is besloten het project op een andere manier tot stand te brengen. De Kamer heeft daarmee ingestemd. Er wordt een NV opgericht die de tunnel onder de Westerschelde tot stand moet brengen, in stand zal houden en zal exploiteren. Op aandringen van de Kamer heeft de minister besloten de oprichting van de NV wettelijke te regelen. Het wetsvoorstel dat wij vandaag

behandelen, heeft tot doel de machtiging te verlenen tot het oprichten van die NV. De NV wordt vooralsnog gefinancierd door inbreng van kapitaal door het Rijk en door de provincie Zeeland als aandeelhouders. Het Rijk zal in eerste instantie 94,5% van de aandelen nemen en de provincie de rest. Aangezien het kabinet het wenselijk acht dat ook de private sector in het project gaat participeren, kunnen op termijn in principe alle aandelen vervreemd worden. Tot nu toe heeft zich nog geen particuliere investeerder gemeld. De minister geeft in de nota naar aanleiding van het verslag aan dat zij verwacht dat de belangstelling van private investeerders in een later stadium zal toenemen, wanneer nauwkeurig inzicht zal ontstaan in de ontwikkeling van de bouwkosten. Pas als de grote onzekerheden over de werkelijke kosten afnemen en de risico's dus kleiner worden, zullen private investeerders willen investeren door de verwerving van aandelen.

Opvallend is naar de mening van D66 dat in de statuten onder artikel 11 een blokkeringsregeling is opgenomen, waardoor de twee aandeelhouders, provincie en Rijk, kunnen voorkomen dat zij met een derde aandeelhouder geconfronteerd worden terwijl de bouw nog niet is voltooid. Ook anderen hebben daarnaar gevraagd. Wat is de reden voor de blokkering van deelname van private partijen tijdens de bouw?

De minister geeft aan dat het nu te vroeg is om de vraag te beantwoorden of het voor private partijen überhaupt aantrekkelijk is om in deze in de tijd eindige NV te participeren. Na 30 jaar of uiterlijk 50 jaar komt de wet te vervallen. Dan vervalt ook de juridische basis voor de betaling door gebruikers. De aandelen hebben dan bedrijfseconomisch geen waarde meer, omdat de NV geen inkomsten meer kan halen uit de betaling door de tunnelgebruikers. Over private deelneming in de NV bestaan dan al met al nog veel onzekerheden. De wens om private partijen in de gelegenheid te stellen in het project te participeren, heeft bij de keuze voor de vennootschappelijke vorm een grote rol gespeeld. Als blijkt dat er zoveel onzekerheid bestaat over de private deelneming, vraagt mijn fractie zich af waarom dan toch voor deze bijzondere constructie is gekozen. Door de keuze van een NV waarvan

## Van Boxtel

de aandelen in eerste instantie in handen van de overheid zijn, wordt een nieuwe staatsdeelneming opgericht. In de nota Beleid inzake staatsdeelnemingen wordt aangegeven dat het wenselijk is om de bevoegdheid om bijvoorbeeld de arbeidsvoorwaarden van de directie vast te stellen, neer te leggen bij de aandeelhouders. In de nota naar aanleiding van het verslag bij deze wet geeft de minister aan dat bedoelde passage vooral gericht is op de structuurvennootschappen, maar dat dit ook in het geval van de NV Westerscheldetunnel een extra waarborg kan vormen. Ondanks die constatering legt de minister de bevoegdheid bij de raad van commissarissen. Daar zou ik dan toch graag een toelichting op hebben.

Naar aanleiding van de vraag van de fractie van D66 hoe de NV door het Rijk aan de onderhoudsplicht kan worden gehouden, geeft de minister aan dat zij voornemens is een convenant te sluiten tussen provincie, Rijk en NV, waarin de noodzakelijke samenwerking bij de verschillende bevoegdheden en de vervulling van de taken wordt gewaarborgd. Daarnaast is artikel 3 zodanig gewijzigd dat de minister een bevelsbevoegdheid krijgt voor de sturing van de onderhoudsplichten. Is het nodig dat het convenant en de bevelsbevoegdheid naast elkaar bestaan? Welke zaken worden dan eigenlijk nog aanvullend in het convenant geregeld?

Ik kom nu tot een aantal punten met betrekking tot de exploitatie van de tunnel. Ook anderen zijn daarop al uitvoerig ingegaan. Net als D66 schijnt de minister zich toch zorgen te maken over de greep van de overheid op de exploitatie. Dat meen ik op te kunnen maken uit de bijlage die behoort bij de nota naar aanleiding van het verslag. In die bijlage worden de mogelijke vormen van meer greep van de overheid op de exploitatie uiteengezet. Net als andere sprekers vraag ik mij wel af wat de status van die bijlage is, aangezien in de nota naar aanleiding van het verslag op geen enkel moment naar dat stuk verwezen wordt. Het is dus een soort non-paper bij de wet.

De exploitant van de tunnel stelt de tarieven vast voor het gebruik van de weg door de tunnel. De wet bepaalt de bovengrenzen voor de tarieven aan de hand van het

zogenaamde referentietarief. Voor het eerste referentietarief wordt bij ministeriële regeling het plafond bepaald. De exploitant bepaalt dan zelf de precieze hoogte van het eerste referentietarief. Elk jaar kan dat referentietarief met maximaal 10% plus de percentuele stijging van de prijzen van het onderhoud van de wegen worden verhoogd. Als de prijzen elk jaar zouden stijgen met bijvoorbeeld 10%, worden de tarieven voor de tunnel natuurlijk wel enorm hoog. In de bijlage bij de nota naar aanleiding van het verslag worden een aantal opties gegeven om daar meer greep op te behouden. Mijn fractie is er toch voorstander van dat die tarieven gewoon de goedkeuring moeten krijgen van de minister van Verkeer en Waterstaat. De heren Van der Steenhoven, Van den Berg, Stellingwerf en ook anderen hebben daar over gesproken.

De bewoners van Zeeuws-Vlaanderen kunnen nu tegen een gereduceerd tarief van de veren over de Westerschelde gebruik maken. De minister geeft aan dat wie veel gebruik gaat maken van de tunnel, ongeacht waar hij woont, de mogelijkheid zal krijgen een lagere prijs per rit te betalen. De gedachten gaan daarbij uit naar rittenkaarten, abonnementen of pasjes. Het verlenen van kortingen wordt overgelaten aan de exploitant van de tunnel. Mijn vraag is hoe de minister denkt te kunnen waarborgen dat die exploitant dat ook goed gaat doen. Als die exploitant gewoon een winstdoelstelling heeft, is die exploitant dan überhaupt genegen om bepaalde groepen gebruikers en dan uitgerekend de veelgebruikers die korting te geven? Het komt in elk geval D66 voor dat wij toch de exploitant zouden moeten opdragen een bepaald tarief voor veelgebruikers en bewoners van Zeeuws-Vlaanderen vast te stellen en dit door de minister te laten goedkeuren.

Ik sta wat dat betreft ook positief tegenover het amendement dat door de heer Van den Berg is ingediend. Hij heeft echter in dat amendement een koppeling gelegd met de controle via de kentekens. Mijn vraag aan hem en aan de minister is of dit technisch een haalbare constructie is. Het gaat in eerste instantie ook om het doel dat je wilt bereiken. Als dat technisch mogelijk is, van harte. Als dat problemen zou opleveren, hoop

ik in elk geval dat de strekking van dit amendement vertaald kan worden naar wat wij willen bereiken voor de bewoners in de buurt.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik dank de heer Van Boxtel voor zijn positieve intentie. Ik ben op zich ook graag bereid om te kijken naar de juridische vormgeving. Ik heb mij alleen bij de voorbereiding van het amendement, die ik uiteraard zorgvuldig heb trachten te doen, laten vertellen door deskundigen dat je deze koppeling moest leggen. Je kunt het niet zonder meer koppelen aan het inwoner zijn. Het gaat om het bezit van een motorvoertuig, want daarmee wordt die tunnel bereden. Om die reden schijnt het gekoppeld te moeten zijn aan het kenteken. Ik laat mij echter ook graag overtuigen als een andere weg beter is. Maar de intentie moet wel overeind blijven. Dat heb ik bij u geproefd, waarvoor dank.

De heer **Van Boxtel** (D66): De exploitatie van de tunnel kan door de NV worden uitbesteed. Mijn fractie heeft nogal wat vragen bij deze mogelijkheid tot uitbesteding. Als de exploitatie wordt uitbesteed aan een derde, is deze derde bevoegd de tarieven vast te stellen binnen de voorwaarden die de tunnelwet stelt. Onduidelijk is nu of deze derde partij de opbrengst van die tarieven zelf mag houden of dat deze afgedragen moeten worden aan de NV. Als die derde partij de opbrengst van die tarieven zou mogen behouden, hoe verhoudt dit zich dan tot het feit dat de gebruikersbijdrage, de tol, naast de bijdragen van het Rijk en de provincie de inkomstenbron van het project is? Als die derde partij de opbrengst niet mag behouden, is de vraag welke voordelen die derde partij dan eigenlijk heeft, waardoor het aantrekkelijk zou kunnen zijn om die tunnel te gaan exploiteren. Bij een niet-sluitende exploitatie uit toltarieven zal het Rijk voorzien in een financiële bijdrage, teneinde die tunnel in voldoende mate te kunnen onderhouden. Aan wie wordt die bijdrage betaald, indien de exploitatie wordt uitbesteed? Welke controlemogelijkheden zijn er voor de NV en voor het Rijk bij de uitbesteding van die exploitatie? Dat is dus de toezichtvraag.

Mijn fractie overweegt een amendement in te dienen, waarmee de mogelijkheid om de exploitatie uit

## Van Boxtel

te besteden geheel uit het wetsvoorstel wordt gehaald. Dat is de zin die ik op papier heb staan, maar inmiddels heeft de heer Stellingwerf daarover ook al een amendement ingediend, zij het dat zijn amendement slaat op artikel 2 en ik de intentie had om artikel 1 aan te passen. Maar wij kunnen er misschien nog over stoeien of dit in elkaar geschoven moet worden. Ik wacht echter de reactie van de minister in eerste termijn af.

De heer **Reitsma** (CDA): Als er amendementen worden aangenomen dat de minister via een ministeriële regeling greep krijgt op de tarieven, is het in uw denken dan nog noodzakelijk om het onderdeel dat de exploitatie uitbesteed kan worden aan derden, ook te schrappen? Welke toegevoegde waarde heeft dat dan nog?

De heer **Van Boxtel** (D66): Er zijn natuurlijk meer zaken dan alleen de tarieven als wij het hebben over de exploitatie van de tunnel. Ik heb zojuist gesproken over het onderhoud. Er is gesproken over het zich gedragen als een goed exploitant. Natuurlijk vormt de tariefstelling een heel dominante discussie. Wij moeten misschien de reactie van de minister in eerste termijn afwachten, om daarna die afweging ten finale te maken.

Bijlage 2 bij de nota naar aanleiding van het verslag gaat over het voorstel om het wetsvoorstel naar analogie van de Schipholwet, de wet versnelling vijfde baan, aan te passen op het gebied van de onteigening. Ik hoorde de heer Geluk, die verder een voortreffelijke bijdrage had, een zin uitspreken waarbij ik in de stress schoot. Hij zei dat dit hartstikke goed was, dat dit dus de lex specialis is die zijn fractie wil. Dat is dus precies wat wij niet willen. Die discussie hebben wij in verband met Schiphol uitvoerig met elkaar gevoerd. Mijn fractie vindt het gewoon niet goed om per project aparte procedures te creëren. Wij zijn uiteraard altijd aanspreekbaar op mogelijke versnellingen en het skippen van irrationele hinder-mogelijkheden, maar de sprong naar een lex specialis gaat ons veel te ver. Als het kabinet vindt dat er te veel risico van vertraging bestaat bij de onteigening van onroerende zaken, zal het dus de Onteigeningswet moeten aanpassen. Hierover zijn ook

vragen gesteld in verband met Schiphol en de daarvoor voorgestelde procedure. Het is niet gewenst bij elk project uitzonderingen op de Onteigeningswet te maken.

In de financiering van extra veiligheidsvoorzieningen wordt voorzien door extra aandelenkapitaal aan de onderneming toe te voegen. De financiering komt ten laste van het artikel voor aanleg van wegen op de begroting van het Infrastructuurfonds. Hiervoor is ruimte gevonden in de jaren 2001 en 2002. Betekent dit dat de financiering van de extra veiligheidsvoorzieningen à 155 mln. ten koste gaat van het budget voor de aanleg van wegen in dezelfde jaren? Hierop krijgen wij graag een toelichting.

Uit de nota naar aanleiding van het verslag maak ik op dat er nog heel wat geregeld moet worden. Zo komen er nog een aandeelhouders-overeenkomst tussen het Rijk en de provincie, een overeenkomst tussen de Staat en de NV Westerschelde-tunnel voor datgene wat er met de tunnel en de door de NV verworven gronden gebeurt als deze wet vervalt, en een convenant tussen de provincie, het Rijk en de NV, waarin de noodzakelijke samenwerking wordt gewaarborgd. Hoe verhouden deze overeenkomsten zich tot elkaar en tot deze wet?

Ik sluit mij ten slotte aan bij alle vragen die gesteld zijn in het verlengde van de motie-Lilipaly over het fiets-voetveer.

De vergadering wordt van 11.43 uur tot 11.55 uur geschorst.

□

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Mijnheer de voorzitter! Ik wil beginnen met de heer Geluk geluk te wensen met zijn maidenspeech. Voor hem is het een beetje een geluk bij een ongeluk, zo heb ik uit het begin van zijn bijdrage begrepen. Het is inderdaad jammer dat de heer Te Veldhuis, die een historie op dit onderwerp heeft, vandaag niet aanwezig kan zijn. Ik wens hem dan ook veel beterschap en ik hoop dat hij heel gauw weer wel onder ons is. Aan de andere kant is het voor de heer Geluk natuurlijk een unieke kans om hier vandaag en zelfs over een Zeeuws onderwerp te mogen spreken. Ik hoop ook dat aan het eind van het debat de Kamer en het kabinet elkaar zodanig vinden dat

voortgang met het project gemaakt kan worden. Dan heeft hij in dit geval bijna dubbel geluk!

Voorzitter! Bij mij is inmiddels het feit dat de Kamer een vrouwelijke voorzitter heeft, zover doorgeslagen dat in al mijn stukken mevrouw de voorzitter staat. U moet dus niet verbaasd zijn als ik mij nu andersom ga vergissen. In het verleden kenden wij de veel gemaakte vergissing van "mijnheer de voorzitter". Ik zal nu maar "voorzitter" blijven zeggen, maar misschien spreek ik u toch af en toe met mevrouw aan als in mijn papieren plotseling weer "mevrouw" opduikt. Ik zal proberen dat te voorkomen en ik bied daarmee alvast mijn excuses aan. Ik zet er in elk geval geen fles wijn tussen zoals in het verleden wel eens is gebeurd!

Voorzitter! Ik ben heel blij dat u in de laatste week voor het zomerreces ruimte heeft kunnen inruimen voor dit onderwerp. Mede namens de betrokkenen in Zeeland – hier is immers sprake van een joint venture – wil ik u daarvoor zeer danken. Twee jaar geleden, op 27 juni 1996, hebben wij inderdaad uitgebreid van gedachten gewisseld over wat toen nog heette de Westerschelde-oeververbinding, de WOV. Aan de vooravond van de ondertekening van wat wel een mega-aannemings-overeenkomst mag worden genoemd, werd daarvoor ook door de Kamer het groene licht gegeven. Vervolgens is de overeenkomst gesloten tussen een samenwerkingsverband van aannemers enerzijds en de opdrachtgever anderzijds.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik wil toch ten behoeve van de geschiedschrijving een opmerking maken. De Kamer heeft niet het groene licht gegeven ten aanzien van de "go or no go"-beslissing bij de aannemerscombinatie. Er is een algemeen overleg geweest en de minister heeft van de Kamer een aantal adviezen gekregen. Zij zal zich dat ook herinneren. Er is toen gezegd dat de minister haar eigen verantwoordelijkheid zal moeten nemen. Die passage luistert nauw.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ik moet het nu weer even voor mijn eigen geest terughalen. Volgens mij doelt u op de tweede fase en dat was vorig jaar, in 1997. Toen moesten wij beslissen of wij de volgende fase zouden ingaan of niet. Maar de oorspronkelijke samenwer-



De heer Geluk (VVD)

king heeft u wel degelijk goedgekeurd. Dat was op 27 juni 1996, en u doelt op het vervolg van vorig jaar.

Voorzitter! Die overeenkomst is gesloten. De beoogde opdrachtgever ontbreekt echter nog, te weten de NV waarover wij vandaag spreken. Ik ben toen eigenlijk als een zaakwaarnemer voor de NV opgetreden en het lijkt mij nu de hoogste tijd dat de verhoudingen tussen de aannemer en de opdrachtgever niet langer worden versluierd door de figuur van een NV in oprichting. Zo functioneert het systeem immers tot nu toe. Helderheid over de verantwoordelijkheden bij dit project is vooral ook gewenst als wij denken aan het vraagstuk van de verdeling van risico's en aan de fiscale aspecten rond diverse onderdelen.

De afgelopen periode heeft de NV in oprichting weliswaar goed gebruikt om allerlei onderdelen voor de bouw voor te bereiken, maar wanneer de grote boormachines in de bouwput aan het werk gaan, zou ik niet graag zien dat de helderheid over de verdeling van verantwoordelijkheden nog zou ontbreken, enkel omdat de wettelijke machtiging voor de oprichting van de NV nog niet zou zijn verleend.

Door u allen is gereleveerd dat veel bij het tunnelproject ongewoon is, niet alleen op technisch gebied, maar zeker ook op juridisch en bestuurlijk terrein. Die laatste

aspecten staan vandaag wat sterker in de schijnwerper. Mag ik in dat verband oprakelen dat tien jaar geleden op 29 juni 1988 de leden Te Veldhuis, Lilipaly en Wolffensperger – was dat een paarse coalitie avant la lettre? – een motie indienden waarin de regering werd verzocht overleg met betrokkenen te plegen over de hoogte van de rijksbijdrage aan de Westerscheldeoververbinding? Uit die motie komt onder meer naar voren dat het Rijk zich sterk betrokken acht bij de oeververbinding. Die medebetrokkenheid van Rijk en provincie komt tot uitdrukking in de wijze waarop in de afgelopen jaren is gezocht naar mogelijkheden om dit project van de grond te krijgen. In dit licht moeten de private aanpak en de samenwerking van de provincie Zeeland en het Rijk worden beschouwd. Met genoegen vermeld ik dat de inhoud van het wetsvoorstel ook aan de orde is geweest in provinciale staten van Zeeland, waar een ruim draagvlak bleek te bestaan.

Het zal duidelijk zijn dat de totstandkoming gepaard zal gaan met ingrijpende veranderingen in Zeeland. Die veranderingen hebben ook schaduwkanten. Ik wijs op het personeel van de veerponten, dat zijn baan kwijtraakt. Het provinciaal bestuur van Zeeland heeft op zich genomen om voor betrokkenen naar aanvaardbare oplossingen te zoeken, waarbij voor sommigen wellicht een

mogelijkheid ontstaat als het fiets-voetveer in de vaart wordt gebracht. Ik zal bevorderen dat de NV zich inspant om, waar mogelijk, het personeel van de veren over te nemen.

Voorzitter! Ook in Zeeland liggen wegen die bij het Rijk in beheer zijn. De vervanging van de beide veren over de Westerschelde door een tunnel heeft gevolgen voor het stelsel van rijkswegen in Zeeland. De visie hierop zal naar mijn inzicht het beste kunnen worden ontwikkeld in het traject naar een nieuwe nationaal verkeers- en vervoersplan ter vervanging van het tweede structuurschema Verkeer en vervoer.

Voorzitter! Over de private aanpak en de financiën zijn door iedereen vragen gesteld. Daarbij speelden de oprichting van de privaatrechtelijke rechtspersoon, de publiek-private samenwerking, de zeggenschap van de aandeelhouders, mogelijke vervreemding van de aandelen, de vervreemding van de exploitatie en andere onderwerpen uit de statuten alsmede financiële aspecten voor de rijksbegroting een belangrijke rol. De heren Geluk en Reitsma hebben gevraagd of de constructie met een NV geen precedentwerking heeft voor toekomstige gevallen. Neen, zo zou ik bijna willen zeggen, want ik ken geen ander project waar wij elk jaar een constante of groeiende rijksbijdrage geven die kan worden omgezet in een ander project. Daar zit al het startpunt, want dat was in de eerste plaats een manier om de mogelijkheid te scheppen en in de tweede plaats de reden waarom gezocht moest worden naar een specifieke constructie.

In die zin verschil ik ook van opvatting met de heer Reitsma, die spreekt over een vorm van debudgettering. Dat is het namelijk niet. Als wij hier niet ingestapt zouden zijn, zou de rijksbijdrage aan de veren langjarig gehandhaafd moeten worden, terwijl die juist in de toekomst een sterke groei moet ondergaan, al was het maar omdat de veiligheid op de Westerschelde in het geding kan zijn en waarschijnlijk investeringen in die zin nodig zouden zijn geweest. Het is echt een unieke constructie, die ook voortkomt uit de geschiedenis. De Westerscheldetunnel is geen weg van nationaal belang en voor het Rijk was er dus ook geen titel om dit project uit te voeren. De weg kon niet in het MIT want het is geen rijksweg.

## Jorritsma-Lebbink

De heer **Reitsma** (CDA): Ik heb niet gezegd dat het debudgettering is want ik ken de regelgeving bij debudgettering wel. Ik heb gezegd dat de constructie daartoe neigt, gezien de blijvende subsidie aan de veren en tegelijkertijd de U-bocht met de NV, terwijl er toch 100% participatie van de aandelen in handen van de overheid is. Er zit wel het vervolg aan dat het mogelijk in private handen kan overgaan, maar blijft het zo, dan neig je naar debudgettering wat dat onderdeel betreft.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik zie dat niet zo zitten, omdat debudgettering hetzelfde zou betekenen als wat bij de Wijkertunnel is gebeurd. Daar is extra geld op de begroting opgenomen om jaarlijkse aflossingen te betalen. Dat doen we feitelijk straks ook, maar dat zouden we ook moeten doen als we deze constructie niet hadden gekozen. Dan zouden we die bijdrage ook moeten blijven betalen, maar dan aan de veren in plaats van aan een tunnel.

Voorzitter! Voor het Rijk was er geen titel om het project uit te voeren en voor de provincie bleek de schaal te groot te zijn. Reguliere financiering was dan ook niet mogelijk. Het project kon alleen mogelijk worden, als verzekerd zou zijn dat de tunnel zichzelf zou financieren uit tol. Om dat te garanderen moest een zo bedrijfsmatig mogelijke opzet worden gekozen. Dat is de reden waarom voor een NV is gekozen. Dit is eigenlijk een echte PPS. PPS kan nooit anders dan maatwerk zijn. Ik vind het een interessant project om te bekijken of je uit onderdelen van de wijze waarop wij er nu mee omgaan, kunt leren voor de toekomst.

De heer Van den Berg heeft gevraagd of private financiering wel noodzakelijk is; het Rijk dekt immers de risico's. Op zichzelf is het niet noodzakelijk. De provincie Zeeland en het Rijk hebben in de startsituatie alle aandelen. Het is wel zeer wenselijk, gelet op de private opzet van het project, om ook private partijen te laten participeren. Het hoort dan wel te gaan om risico-dragende participatie. Het is niet de bedoeling dat het Rijk en de provincie alle risico's blijven dragen en dat de derde partijen geen enkel risico nemen. Dat past op zichzelf ook in het rijksbeleid van publiek-

private samenwerking, waarbij het hoort te gaan om zowel voordelen als nadelen. Beter gezegd, er mag sprake zijn van winstbejag, maar er hoort dan ook sprake te zijn van het nemen van risico.

De heer Van den Berg en anderen hebben gevraagd naar de risico's die worden genoemd in het rapport van Coopers & Lybrand en de wijze waarop wij daarmee omgaan. Als de NV wordt opgericht, wordt de organisatiestructuur aanzienlijk helderder. Coopers & Lybrand concludeert dat door de oprichting van de NV de organisatorische risico's afnemen, want dan wordt eindelijk duidelijk wat precies de mogelijkheden van de NV zijn.

Er is gevraagd wat er gebeurt met de exploitatiebijdrage bij het vervreemden van de aandelen dan wel bij uitbesteding. De exploitatiebijdrage zal altijd naar de NV Westerscheldetunnel gaan, ongeacht de wijze van exploitatie.

De heer Reitsma heeft gevraagd naar de stand van zaken rond de financiering. Komen er nog meerkosten? Voor de financiering van de Westerscheldetunnel is een budget gereserveerd. Uiteraard verwacht ik dat dit budget voldoende is. Daarbinnen is een post onvoorzien van 5% opgenomen voor tegenvallers. Coopers & Lybrand heeft geoordeeld dat dit aan de lage kant is. Bij de aanbidding van het rapport van Coopers & Lybrand heb ik geschreven dat ik er momenteel nader onderzoek naar verricht. Overigens had de CDA-fractie er ook een opvatting over; dat erken ik. Op voorhand zie ik geen aanleiding om het projectbudget aan te passen, al was het maar omdat in het aanbestedingscontract een groot aantal risico's is afgedekt. Dat was juist het aantrekkelijke van dit contract.

Er is gevraagd welke nadere eisen ik zal stellen aan de jaarlijkse accountantsverklaring van de NV. De bijdragen van het Rijk en de provincie worden niet in het wetsvoorstel geregeld. In het kader van de bijdrageregeling zullen onder erkenning van het private karakter van de NV wel eisen worden gesteld die erop zijn gericht te waarborgen dat de bijdrage wordt gebruikt voor het doel waarvoor die wordt verleend. Dat heb ik ook nodig, al was het maar om daarna bij de Rekenkamer op een fatsoenlijke manier terecht te kunnen. Die eisen worden natuurlijk gesteld. Bij

dergelijke verleningen moeten er altijd heel goede afspraken worden gemaakt.

De heer Geluk heeft gevraagd naar artikel 3 en de samenhang met een convenant: doen wij niet en-en; zou het niet of-of moeten zijn? Binnen de verdeling van verantwoordelijkheden over de NV, de provincie en het Rijk zal in de komende periode worden bekeken welke nadere afspraken nuttig en nodig zijn voor een goede samenwerking. Wij moeten nog bekijken of er heel veel extra moet worden geregeld.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Het wordt in de komende tijd nog nader bekeken, maar de minister is het toch met mij eens dat er ook hier volstrekte helderheid moet zijn op een aantal punten voordat de tunnel wordt opengesteld voor verkeer. Ergens anders in de stukken kwam ik tegen: gaandeweg moeten wij maar kijken hoe het moet. Dat kan natuurlijk niet op dergelijke punten.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Een convenant over onderhoud en andere zaken hoort natuurlijk geregeld te zijn voordat de tunnel klaar is. Wij hebben daar nog tijd voor, want de bouw moet nog beginnen, zoals u weet.

De heer **Van den Berg** (SGP): Welke richting wilt u daarmee op? Ligt dat voor u nog helemaal open?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: In de wet is een achtervang opgenomen, namelijk de mogelijkheid tot het geven van een opdracht. De vraag is welke dingen verder nog geregeld moeten en kunnen worden. Daarmee gaan wij nu aan de slag.

De heer **Geluk** (VVD): Kunt u daarvoor een termijn aangeven?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het moet in elk geval geregeld zijn voordat de tunnel wordt opengesteld. Maar ik weet nog niet precies wat wij moeten regelen. Wij kunnen best gezamenlijk tot de conclusie komen dat en-en minder noodzakelijk is. Maar ik vermoed dat er nog wel een paar afspraken te maken zijn, bijvoorbeeld om te voorkomen dat de tunnel voortdurend dichtzit; of over de vraag welke kwaliteit van wegonderhoud wordt verlangd. Dit soort private afspraken, die niet in de

## Jorritsma-Lebbink

wet te regelen zijn, zul je misschien met elkaar moeten maken.

Voorzitter! Er is gevraagd waarom pas na de bouw wordt overgegaan tot participatie van anderen dan het Rijk. Het Rijk wil graag private partijen betrekken bij de realisatie van infrastructuurprojecten. Ik heb het gevoel dat dat niet alleen voor het huidige kabinet geldt, maar dat dat ook voor volgende kabinetten zou kunnen gelden, maar dan wel als blijkt dat dit leidt tot lagere kosten of een meer efficiënte exploitatie. Tot nu toe was het de provincie niet gelukt, omdat private partijen qua aanleg en vervoersprognoses grote risico's zagen. Wij zijn daarom gestart met een "design- en beeldcontract", wat op zich al een manier is om zaken uit de markt te trekken, terwijl financiering zal worden geregeld via de op te richten NV Westerscheldetunnel. Daarmee is een verdere betrokkenheid van private partijen zeker niet uitgesloten. Volgens het beleid inzake staatsdeelnemingen hoort de Staat alleen maar deel te nemen in structuurvennootschappen, indien het structuurregime wettelijk verplicht is, en als die deelneming ook in de wet is opgenomen. Van een wettelijke verplichting op zich is in het geval van de NV Westerscheldetunnel geen sprake. Geheel in lijn met het genoemde beleid inzake staatsdeelnemingen is dus ook niet gekozen voor het structuurregime. Zoals blijkt uit de statuten, is de zeggenschap van de aandeelhouders anders dan bij andere structuur-NV's niet ten gunste van de raad van commissarissen beperkt. Belangrijke besluiten van de directie zullen dan ook onderworpen zijn aan de goedkeuring van de algemene vergadering van aandeelhouders.

De heer **Van Boxtel** (D66): In zijn algemeenheid geldt dat inderdaad, maar daarmee is niet gezegd dat bijvoorbeeld het aanstellen van een directie ligt bij de algemene vergadering van aandeelhouders, maar bijvoorbeeld bij de raad van commissarissen. Er zit iets paradoxaals in het antwoord op die vraag: eigenlijk vind ik het ook, maar wij doen het niet, want het is geen structuur-NV. Het is van tweeën één: óf je vindt het goed zoals het bij de structuur-NV geregeld is en dus doe je dat ook voor deze staatsdeelneming, óf je hebt een inhoudelijke reden om daarvan af te wijken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dit is een heel apart project, met allerlei nieuwigheden erin die afwijken van alle andere deelnemingen van de rijksoverheid, in welke structuur-NV dan ook. Er zijn zaken die wij noodzakelijkerwijs mee moeten bepalen, zoals zaken die verband houden met de begroting. Die wordt, inclusief de hoofdlijnen voor het tarievenbeleid, door de aandeelhouders vastgesteld. Dat wijkt af van wat normaal in een structuur-NV aan de orde is: daarin heeft de aandeelhoudersvergadering een veel minder grote rol te spelen.

De heer **Reitsma** (CDA): Als u geen nadere regelgeving stelt voor de inrichting van de begroting en het meerjarenplan, kan de zeggenschap van de aandeelhouders over de tarieven en het zicht dat zij daarop hebben, een farce worden. Per saldo is het dan niet anders dan bij een structuur-NV.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, dat is niet aan de orde. De rijksbijdrageregeling moet gestoeld zijn op een aantal voorwaarden. Wij moeten weten waar een rijksbijdrage voor gebruikt wordt. Daar moeten nadere eisen aan worden gesteld en in de begroting moet wel degelijk inzicht worden verleend in de tariefstructuur. Er is dus een relatie met de rijksbijdrage. Dat betekent dat die tariefstructuur ook goedgekeurd moet worden door de aandeelhouders en het Rijk is één van de aandeelhouders.

De heer **Reitsma** (CDA): Dan zou het goed zijn als de minister in de wet of in nadere regelgeving gekoppeld aan de wet een aantal voorschriften opneemt ten aanzien van het opstellen van de begroting en van het meerjarenplan. De minister wil namelijk als aandeelhouder inzicht hebben in de tarieven. Ik vind dat niet terug in de wet.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik kom daar nog op terug als wij over de tarieven spreken en ik hoop dat ik dan een bevredigend antwoord kan geven.

De heer **Reitsma** (CDA): Dan moet u daarbij wel expliciet ingaan op mijn opmerking over de inrichting van de begroting en van het meerjarenplan, los van de vraag wie de verantwoor-

delijkheid heeft voor het vaststellen van de tarieven.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Inzicht in de inrichting van de begroting moet nu juist helderheid geven over de tariefopbouw. Daarmee hebben de aandeelhouders dus ook nog invloed op de tariefopbouw.

De heer **Van Boxtel** (D66): Ik sluit mij aan bij de vraag van de heer Reitsma en ik ben het met hem eens dat het nauw luistert. De aandeelhouder is hier in feite de overheid, maar niet in haar hoedanigheid als overheid. Tegelijkertijd gebruiken wij die stukken wel weer om als overheid een verantwoordelijkheid te kunnen dragen voor de tariefopbouw. Om dit inzichtelijk te maken, moet het ergens uitgewerkt worden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja, dat dient dus ook in de begroting te gebeuren. Ik kom daar straks op terug.

Voorzitter! De heer Van Boxtel heeft vragen gesteld over de aanstelling van de directie en de arbeidsvoorwaarden die daarbij gelden. In zijn ogen zou dat door de aandeelhouders moeten gebeuren in plaats van door de raad van commissarissen. Ik kan de heer Van Boxtel toezeggen dat het altijd mogelijk is om de statuten wat dat betreft aan te passen.

De heer Van der Steenhoven heeft gevraagd wie de kosten draagt voor de uitbouw van de toeleidende wegen. De toeleidende wegen maken met de tunnel onderdeel uit van het project. De voorgestelde financieringswijze geldt voor het gehele project. Met de kosten van de toeleidende wegen is dus ook rekening gehouden in het project.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Geldt dit ook voor de eventuele verdubbeling die later tot de mogelijkheden behoort?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja, als daartoe zou worden besloten, dan is dat ook een onderdeel van het project.

Voorzitter! De mogelijkheid die het wetsvoorstel voor derden opent om in de NV te participeren, staat los van de huidige rendementsverwachting, die overigens niet slecht is. Deze rendementsverwachting is gebaseerd op de



## Jorritsma-Lebbink

bijzondere opzet van het project. Het risicoprofiel van het project in deze fase brengt met zich dat private partijen daarbij hogere rendements-eisen stellen. Naarmate het project vordert, zullen de risico's afnemen. Om private partijen te interesseren, is voldoende tariefvrijheid overigens wel essentieel. Ik kom daar bij de beantwoording van de vragen over de tarieven nog graag op terug.

De heer Reitsma stelde dat de overheid onvoldoende grip heeft via de commissarissen. Hij heeft geen hoge verwachting van de benoeming van overheidscommissarissen en refereerde daarmee aan VSN. In de eerste plaats is de situatie van VSN wezenlijk anders omdat dat een structuurvennootschap is en de NV Westerscheldetunnel niet. Daar zitten markante verschillen tussen, mag ik wel zeggen. De tunnelwet geeft mijns inziens een duidelijk kader voor de vennootschap en bovendien zijn heel belangrijke besluiten van de directie onderworpen aan de goedkeuring van de aandeelhouders. Dat neemt niet weg dat het nuttig is om ook invloed te hebben op de samenstelling van de raad van commissarissen.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik erken dat er verschil is tussen een structuur-NV en deze NV. Ik erken ook dat de minister invloed heeft via het aanwijzen van een commissaris. Deze moet echter handelen in het belang van de NV en niet in het belang van de minister. Daarmee is de rol van de commissaris ten aanzien van de politieke wil om tarieven laag te houden, nauwelijks een begaanbare weg. Hij moet immers de rol vervullen in het bedrijfseconomische belang van de onderneming.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Daar heeft de heer Reitsma voor een deel wel gelijk in, maar de belangen van deze NV lopen wel degelijk gelijk op met die van de overheid. Deze verbinding is immers niet bedoeld om er nul auto's doorheen te laten rijden. Het verbaast mij overigens dat GroenLinks plotseling via de tarieven zoveel mogelijk auto's door de tunnel wil laten rijden. Ik heb nog nooit gemerkt dat GroenLinks zich zorgen maakt over iets wat een automobilist moet betalen. Gezien het amendement van de heer Van der Steenhoven zal een automobilist die door deze tunnel rijdt, nooit te

veel betalen. Sterker nog: het blijft redelijk goedkoop. Daar kom ik dadelijk graag op terug.

De heer Reitsma heeft gelijk dat de commissaris de belangen van de NV moet dienen, maar in de statuten wordt niet voor niets nadrukkelijk op deze wijze de positie van de aandeelhouder neergelegd. Er zijn namelijk wel twee rollen te vervullen.

De heer **Reitsma** (CDA): Maar daarmee vervalt het argument dat de minister in de schriftelijke voorbereiding aandroeg: in de richting van de overheid speelt de commissaris ten aanzien van de tarieven ook een belangrijke rol. Volgens mij vervalt dat argument, want het is dus eigenlijk nul komma nul.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar de overheid is ook aandeelhouder. En ook de commissarissen hebben wel degelijk de belangen van de aandeelhouder in het oog te houden, zeker in een niet-structuur-NV.

De heer Van Boxtel vroeg waarom een NV werd opgericht als er ook nog onzekerheid bestaat over private deelneming. Ook als deelneming van private partijen uiteindelijk uit zou blijven, is de gekozen opzet in mijn ogen nog steeds goed. Dat wordt bevestigd door de risico-audit die heeft plaatsgevonden, want een NV hoeft niet altijd te betekenen dat er ook andere partijen in deelnemen. Het is overigens wel verstandig er straks private partijen bij te betrekken, als wij er tenminste aan kunnen komen, al was het maar omdat daarmee het risico voor de overheid verder gemitigeerd kan worden. En dan heb ik het niet alleen over de rijksoverheid, want ook de provincie is aandeelhouder en ook voor haar kan het interessant zijn om het risico op enig moment verder te verkleinen.

Een aantal woordvoerders heeft gevraagd wat er gebeurt als de Westerscheldetunnel na 30 jaar aan het Rijk komt en niet rendabel is gebleken. Deze vraag werd ook gesteld in relatie tot de tol. De tolheffing heeft tot doel om een deel van de kosten van de tunnel te bekostigen. Het gaat om een deel van de bekostiging omdat er ook een rijksbijdrage zal worden geleverd. Als na 30 jaar blijkt dat de tunnel zichzelf heeft terugverdiend, ligt het niet voor de hand en is het ook niet in lijn met ons huidige beleid om de tol te continueren. De extra periode van 20

jaar is er alleen voor het geval de periode van 30 jaar onvoldoende is om de zaak gefinancierd te krijgen. Ik ga ervan uit dat hiervan geen gebruik gemaakt hoeft te worden, maar je weet het nooit, dus moet er enige zekerheid ingebouwd worden.

Ik denk dat er een misverstand is gerezen. De indruk bestaat kennelijk dat wij van mening zijn dat tijdens de bouw nooit private partijen mogen deelnemen. Dat is niet zo. Tijdens de bouw vraagt dat wel om een zorgvuldige afweging van Staat en provincie gezamenlijk. Tijdens de bouw is uitgesloten dat een van beiden aandelen verkoopt zonder instemming van de ander. Dat is de blokkadebeslissing. Met andere woorden, als wij willen vervreemden, dan moeten wij daarover overeenstemming bereiken met onze partner, de provincie, en andersom. Het is niet uitgesloten dat al tijdens de bouw in overeenstemming aandelen worden vervreemd.

Dan de betrokkenheid van de Kamer bij de aandeelhouders-overeenkomst tussen Rijk en provincie, bij eventuele vervreemding van aandelen. De heer Stellingwerf heeft hiernaar gevraagd. De aandeelhoudersovereenkomst zal de bestuurlijke verhoudingen regelen tussen de Staat en de provincie Zeeland, ieder in de kwaliteit van aandeelhouder. Het gaat daarbij onder meer om storting van het kapitaal, de uitgifte van aandelen, de aanpak bij additionele financiering, beperking van de overdracht van aandelen, de benoemings- en ontslagzaken, de toetreding van nieuwe aandeelhouders, de begroting en de meerjarenbegroting en een aantal gebruikelijke slotbepalingen. Zodra de overeenkomst klaar is, zal ik haar aan de Kamer toezenden.

De heer Van den Berg heeft gevraagd hoe het is met het toezicht van het Rijk. Hij vond de verantwoordelijkheden voor beheer en onderhoud onvoldoende geregeld. Naar mijn mening is met de bepaling in de nota van wijziging een kader ontstaan waarbinnen wel degelijk een reële verhouding tussen beheerder en onderhoudsplichtige bestaat.

Ik ga nu over tot de beantwoording van een groot aantal vragen gesteld over de tarieven en de overheidsinvloed daarop. In het wetsvoorstel is een aantal beperkingen opgenomen. Ik heb geen

## Jorritsma-Lebbink

behoefte aan een soort goedkeurende bevoegdheid waardoor elk jaar niet alleen hier in deze Kamer maar ook in de staten van Zeeland het tarievenbeleid wordt bediscussieerd, en mogelijk ook nog met verschillende uitkomst. Zo'n goedkeuringsvereiste zou immers per saldo betekenen dat wij er hier elk jaar over moeten discussiëren. Ik weet niet goed hoe ik moet omgaan met een discussie over dit onderwerp in zowel provinciale staten als Tweede Kamer. Ik hecht daarom aan een aantal algemene bepalingen in de wet, zonder dat telkenjare een politieke discussie over omvang en hoogte van de tarieven moet worden gevoerd. Dat betekent dat ik van mening ben dat ik geen directe invloed moet hebben op de tarieven, maar dat ik wel vind dat er een aantal beperkingen behoort te zijn aan de tariefstelling. Daartoe is in het wetsvoorstel een aantal bepalingen opgenomen. Ik ben geen voorstander van het vastleggen van het percentage waarmee het Rijk deelneemt, laat staan van het vastleggen van een meerderheidsbelang van het Rijk. Naarmate de deelname van het Rijk groter is en vaster ligt, wordt het voor private partijen onaantrekkelijker om überhaupt na te denken over deelneming.

De heer **Van Boxtel** (D66): Dat laatste vind ik een beetje aanvechtbaar.

Het is een soort pilotproject. Als wij in de toekomst veel van dit soort dingen tot stand willen brengen, dan mag de overheid waar zij uiteindelijk enigszins aanspreekbaar kan blijven op tarieven, zichzelf niet tot gevangene maken van de gekozen constructie omdat er toevallig twee verschillende overheden bij betrokken zijn, wat mogelijk tot een heel gecompliceerde discussie kan gaan leiden op verschillende niveaus. Veel interessanter vind ik uw zienswijze op de manier waarop u wilt waarborgen dat de tariefontwikkeling beheerst zal zijn. Die discussie kunnen we voeren over de NS en het streekvervoer met uitbestedingen en PPS'en. Dat moet hier ook goed geregeld worden. Er is hier in de Kamer vrij breed een gevoel van "hebben we daar dan nog wel enige greep op?". Met name bij het vaststellen van het eerste referentietarief is er al een heel grote vrijheid gegeven aan degenen die de tunnel gaan exploiteren. En de

tarieven mogen dan ook nog eens met 10% stijgen. Dat zijn forse bandbreedten.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het is op zichzelf geen probleem zolang de rijksoverheid en de provincie de enige aandeelhouders zijn. Het is zelfs geen probleem zolang de rijksoverheid en de provincie samen een meerderheidsbelang hebben, want dan zijn zij via de aandeelhoudersvergadering verplicht om de begroting goed te keuren, waarin ook iets over de tarieven moet staan.

De heer Reitsma heeft gevraagd of er geen nadere eisen in de wet moeten komen. Het is niet gebruikelijk om in de wet of de statuten gedetailleerde voorschriften ten aanzien van de begroting vast te leggen. Ik heb als aandeelhouder simpelweg de bevoegdheid om een begroting goed te keuren of af te keuren. Als ik onvoldoende inzicht in de tarieven krijg, dan moet ik de begroting afkeuren. Ik kan een begroting toch niet goedkeuren als ik te weinig informatie uit die begroting kan aflezen, zeker niet als met een rijksbijdrageregeling wordt gewerkt. In de begroting moet ik kunnen terugvinden hoe dat geld wordt besteed.

De heer **Van Boxtel** (D66): De aandeelhouder is de overheid, maar de overheid zit daar als toetsers van het rendement. Het toetsen van de maatschappelijk aanvaardbare hoogte van het tarief doet de overheid vanuit een andere hoedanigheid, namelijk als toezichthouder op de NV.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is niet waar. Het is niet zomaar een commerciële NV, het is een NV die wij met een bepaald doel oprichten. Het doel is niet winstbejag. Het kabinet heeft zich als aandeelhouder uit te spreken over mogelijkheden rond dividend, maar ook over de tariefstelling. De Kamer kan mij als aandeelhouder daarop aanspreken. De Kamer kan als controleur van de aandeelhouder beoordelen of de aandeelhouder zich goed gedragen heeft of niet.

De heer **Reitsma** (CDA): De minister brengt de aandeelhouder wel in een zeer kwetsbare positie als die alleen maar ja of nee kan zeggen. Nu heeft de minister via nadere regelgeving nog invloed om er voorwaarden aan

te verbinden. De minister geeft in de wet de ruimte dat een private financier de aandelen overneemt. Die heeft een heel ander belang. De urgentie om het inzichtelijk te maken is des te groter. Het moet vooraf worden geregeld.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: In de wet zijn beperkende maatregelen genomen. Er is gezegd dat er in Nederland geen soortgelijk systeem bestaat waar met tol wordt gewerkt. Gelukkig is dat er wel en het bevindt zich zelfs in dezelfde provincie, namelijk de Zeelandbrug. Die werd in 1965 geopend. Er is 28 jaar tol over geheven tot 1993. In 1965 was de gemiddelde prijs van het kaartje f 3,50. Er werd overigens geen BTW over geheven. Geïndexeerd naar het moment van de opening van de Westerscheldetunnel is dat f 11,60. Bij de Westerscheldetunnel wordt gestart met een gemiddelde prijs van f 10, exclusief BTW. Bij de Zeelandbrug zijn in het begin de prijzen van de enkele ritten verhoogd en de prijzen voor de abonneementhouders verlaagd. Omdat de exploitatie behoorlijk succesvol werd, zijn de gemiddelde prijzen nooit met de indexcijfers meegegaan. Dat geeft mij behoorlijk vertrouwen in deze Zeeuwse verbinding. Als je bescherming in de wet opneemt, hoeft dat niet automatisch te betekenen dat het altijd tegen het maximum aan zit. Sterker nog: het belang van de exploitant is dat in het geheel niet. Wat dat betreft zou de Kamer een verplichting moeten opleggen: het moet met zoveel omhoog. Er zal des te minder gebruik van worden gemaakt en dat is goed om de beperking van het autovervoer geregeld te krijgen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik heb die tunnel niet bedacht.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: U dient een amendement in, ertoe strekkende dat de verhogingen veel minder mogen zijn.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Die tunnel is volgens ons absoluut niet noodzakelijk. De mensen in Zeeland moeten gaan betalen voor iets...

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Waar zij nu ook voor betalen.

## Jorritsma-Lebbink

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Een inhoudelijke discussie over het nut en de noodzaak van een tunnel is op dit moment niet aan de orde. Wat ik wil zeggen, is dat de minister zich straks in een moeilijke positie zal bevinden. De commissarissen van de NV hebben alle belang bij een goed renderende tunnel en zullen als dat nodig is de tarieven flink verhogen. Dan ontstaat de situatie dat – indien de minister daarmee niet akkoord gaat – er meer overheidsgeld naartoe moet. Dat is een positie waar wij weinig mee kunnen. Het zou veel verstandiger zijn nu al vast te leggen in welke mate de tarieven mogen stijgen, om te voorkomen dat in de toekomst een oneigenlijke discussie ontstaat over het politiek belang, misschien wel het commercieel belang en het rendementsbelang. Uiteindelijk zal de consument daarvan de last ondervinden, dat wil zeggen degene die de tunnel gebruikt. En op het moment dat de tarieven zo hoog zijn dat er minder auto's door de tunnel gaan, komen er weer nieuwe voorstellen voor tariefverhogingen. Dus ik denk dat dit tevoren al heel duidelijk moet zijn. Daarom moet je de politieke wil tonen om de hoogte van de tarieven duidelijk vast te stellen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Laat ik meteen zeggen dat ik uw amendement in ieder geval niet acceptabel vind. Het legt een rigiditeit aan het systeem op waarvan ik zeg dat dat niet kan, zeker niet aan het begin van een nieuw systeem. Het is heel onverstandig dit soort dingen zo vast te leggen, want dan weet je in elk geval dat je vastloopt. Ik vind nog steeds dat het wel degelijk goed geregeld is. Overigens is in artikel 26 van de statuten bepaald dat de begroting en de vijfjarenbegroting ter goedkeuring moeten worden voorgelegd aan de algemene vergadering van aandeelhouders. Het onderwerp inrichting van de begroting kan daarbij natuurlijk ook aan de orde komen. Dit biedt de mogelijkheid gegroeide inzichten en verlangens op het gebied van de tarieven te verwerken. Die eis kunnen wij als aandeelhouder stellen aan de NV. Ik stel voor dat niet eerder tot vervreemding kan worden overgegaan dan nadat daarover met de Kamer is gesproken. De Kamer kan dan beoordelen of het noodzakelijk is nadere regelingen voor de

tarieven in de vervreemdings-overeenkomst op te nemen.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Mijn vraag was tweeledig. De minister heeft geantwoord op het eerste deel over een vergelijking met andere projecten die in handen zijn van overheden. Zij heeft een redelijke onderbouwing gegeven. Het afwijkende punt bij deze wet is echter dat hier derden kunnen participeren. Daarom kunnen wij niet zeggen dat wij hiermee voorlopig maar akkoord gaan en pas als zich een derde aanmeldt, de wet zullen wijzigen. Wij moeten nu een wet maken die een waarborg biedt ten aanzien van het tariefbeleid. Daarop heeft de minister nog geen overtuigend antwoord gegeven.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het hangt ervan af op welk moment dat gebeurt. Ik ga ervan uit dat – als het na een aantal jaren gebeurt – er enige stabiliteit in het systeem is ontstaan. Ik acht het weinig voorstelbaar dat wij voordat de tunnel is geopend c.q. in de eerste twee jaren daarna een meerderheids-aandeel kwijt zouden raken. Ik vind sowieso dat geen enkele overheid zich kan permitteren dat te doen zonder dat daarover overleg is gevoerd met de haar controlerende organen. Wat dat betreft vind ik dat er voldoende garanties zijn. Ik zou met de Kamer willen afspreken dat wij – voordat wij tot vervreemding overgaan – overleg met haar voeren.

De heer **Van den Berg** (SGP): Het essentiële punt dat nog blijft hangen is het volgende. Volgens de lijn die de minister uitzet, vindt het toezicht op de tarieven in feite alleen plaats via de privaatrechtelijke weg. De minister kan wel zeggen dat de aandeelhouders overheden zijn, maar het is een privaatrechtelijk kader met de daarbijbehorende afwegingsruimte en marges die natuurlijk heel anders liggen dan in een publiekrechtelijk kader. Mijn essentiële vraag blijft daarom hoe de publiekrechtelijke toetsing, de beleidsmatige toetsing van de tarieven plaatsvindt vanuit het beleid van de overheid. Dat kan volgens mij per definitie niet louter via een privaatrechtelijke weg.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Op dit punt verschil ik echt van mening met de heer Van den Berg. Wij hebben

hier gekozen voor een privaatrechtelijke constructie, omdat het via een publiekrechtelijke constructie niet te financieren viel. Dan moet je ook – wil je dat serieus doen – zoveel mogelijk privaatrechtelijke elementen invoeren. Daar horen beperkingen bij en die hebben wij in de wet geregeld. In de wet staat een aantal beperkingen aan de privaatrechtelijke kant, ook rond de tarieven. De overige horen dan op privaatrechtelijke manier te worden geregeld. Daarbij zeg ik meteen dat ik als aandeelhouder-overheid altijd een andere verantwoordelijkheid heb dan wanneer het om private partijen zou gaan. Dat geldt zeker, omdat wij een rijksbijdrage leveren. De vraag is of dit altijd moet gebeuren.

De heer **Van den Berg** (SGP): Wat de minister zegt, onderstreept precies mijn bezwaar ten principale tegen de hele constructie. Ik heb uiteengezet dat ik liever had gezien dat de publiekrechtelijke weg zou zijn bewandeld als het gaat om infrastructuur. Ik denk dat wij hierover ook van mening verschillen. Dit neemt niet weg dat wanneer je die weg kiest, de minimale toetsings-elementen die vanuit het publiekrechtelijk en beleidsmatig kader nodig zijn, gewaarborgd moeten worden. Anders gaan wij een weg op die ik althans niet zou willen gaan.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik verschil daarover echt met u van mening. Wij moeten nog maar eens verder bespreken of wat nu in de wet is opgenomen, te ruim is. Ik vind in ieder geval hetgeen de heer Van der Steenhoven in zijn amendement heeft opgenomen, veel te eng. Als dat in de wet wordt opgenomen, kunnen wij meteen wel ophouden over het zelfs nadenken over participatie van anderen, want dan zal niemand er meer inspringen. Overigens is het dan ook de vraag of de overheid wel het risico kan lopen, zeker na de eerste jaren.

De **voorzitter**: Heeft de heer Van der Steenhoven nog een nieuwe vraag? Anders zou ik dit onderwerp graag voor de tweede termijn willen bewaren, omdat er in ieder geval in tweede termijn op teruggekomen zal worden.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik wil alleen aangeven dat kennelijk de ruimte die nu in de

## Jorritsma-Lebbink

tarieven geboden wordt, die 10%, noodzakelijk is om private deelneming uit te lokken en daarmee de mogelijkheid om flink met de tarieven omhoog te gaan.

### Minister Jorritsma-Lebbink:

Voorzitter! Ik vind dit een tamelijk hypothetische discussie. Er wordt zo makkelijk gezegd: in belangrijke mate is dit een monopolist. Dit is helemaal niet in belangrijke mate een monopolist, want er liggen ook nog de Liefkenshoektunnel en de weg langs Antwerpen. Natuurlijk zullen de mensen die aan de overkant werken en er dagelijks doorheen gaan, die nooit gebruiken, maar van die gebruikers alleen kan de exploitant niet leven. Men heeft echt die andere vervoerders ook nodig om tot een positieve exploitatie te kunnen komen. Dit betekent dat er altijd een druk op de tarieven zal zijn. Hier is elasticiteit absoluut aan de orde. Als men de tarieven iets te hoog maakt, zal een groot aantal goed betalende vervoerders – wij hebben het dan bijvoorbeeld over het vrachtverkeer – door de Liefkenshoektunnel gaan in plaats van door de Westerscheldetunnel. Als dit betekent dat de exploitatie onrendabel wordt, hebben wij de kat in de gordijnen, zou ik bijna zeggen. Dan is de enige mogelijkheid om weer wat te verdienen het verlagen van de tarieven. Het was ook de bedoeling om enig evenwicht erin te brengen. Toltarieven moeten natuurlijk aanvaardbaar zijn. Als dat niet zo is, zal de exploitatie voorlopig onrendabel zijn en zal het tot een verlenging van de exploitatieperiode kunnen komen. Wij gaan daar niet van uit. Wij gaan ervan uit dat een balans kan worden gevonden in de tarieven. De Zeelandbrug is daar een goed voorbeeld van. De huidige veertarieven zijn een ander goed voorbeeld. Deze worden het ene jaar wat meer verhoogd dan het andere jaar. Hier hebben wij de mogelijkheid ingebouwd om, als het onverhoopt slecht gaat met het verkeers- en vervoersbeleid, wat langer tol te heffen. Om die reden is dit in de wet opgenomen.

Dan kom ik tot de bijlage. Laat ik direct zeggen dat het geen bijlage is. Het is een verdwaald intern stuk. Wij zijn erachter gekomen dat het per ongeluk meegegaan is naar de Kamer. Wij hebben nog geprobeerd het uit de vakjes van de Kamerleden te halen, maar zij hebben het gezien.

Het gaat om een ambtelijk stuk dat zeker niet voor mijn rekening komt. De Kamer zou, begrijp ik, elke dag van die verdwaalde stukken willen hebben. Die krijgt zij overigens meestal, heb ik begrepen, alleen niet van mij.

Ik heb net het voorbeeld van de Zeelandbrug gegeven. Het is lastig een vergelijking met andere systemen te maken. De vergelijking met het systeem dat ten aanzien van de Zeelandbrug is gehanteerd, is op zichzelf geen slechte vergelijking.

De heer Stellingwerf heeft nog gevraagd naar de gevolgen van het gewijzigde BTW-regime voor de tariefstelling. Enerzijds zal de NV Westerscheldetunnel BTW dienen af te dragen over de inkomsten, waaronder de tolopbrengst. Anderzijds heeft deze NV recht op vooraf trek van BTW over de investeringen in de tunnel. Daardoor daalt het investeringsbedrag en is er per saldo geen effect op de tarieven.

De heer Van den Berg heeft gevraagd of er een verlaagd tarief kan komen voor bewoners in de regio. Ik ben daartegen. Ik vind dat we geen uitzonderingspositie moeten creëren. Als die er moet komen, zou je hoogstens kunnen nadenken over een voortzetting van een Zeeuws-Vlaams tarief, maar niet een dergelijk tarief voor iedereen in de provincie. Ik geloof echter meer in – en ik ben bereid om dat als aandeelhouder te bevorderen – de directe invoering van een gewoon veelgebruikerstarief, zodat er ook een abonnementstarief kan komen. Dat is overigens ook aantrekkelijk voor de exploitant, want die moet aan klantenbinding doen. Uiteindelijk wordt dit natuurlijk door de NV bepaald, maar die heeft zeer veel belang bij een goede klantenbinding. Ik wil dan ook als aandeelhouder bevorderen dat dit gaat gebeuren.

De heer Stellingwerf, maar ook de heer Van den Berg, heeft gevraagd welke gevolgen de uitbesteding van de exploitatie van de tunnel heeft voor de tarieven. Uitbesteding van de exploitatie staat niet geheel los van de tariefvorming. In het wetsvoorstel is vastgelegd dat de tarieven worden vastgesteld door de exploitant. Bij sommige vormen van uitbesteding blijft de NV formeel de exploitant, hetgeen betekent dat uitbesteding onder condities plaatsvindt. In artikel 11, afdeling C, van de statuten is bepaald dat de algemene ledenvergadering van

aandeelhouders goedkeuring moet verlenen aan de overdracht van de aandelen en in artikel 18, lid 3, punt j, is bepaald dat de raad van commissarissen goedkeuring moet verlenen aan een overeenkomst die leidt tot uitbesteding van de exploitatie. Ik acht dat voldoende waarborgen voor een zorgvuldige besluitvorming. Nadere randvoorwaarden vind ik dan ook niet nodig.

De heer Van Boxtel heeft gevraagd wat er gebeurt met de opbrengst bij exploitatie door derden. De opbrengsten komen ten goede aan de aandeelhouders. Als er sprake is van een overeenkomst met een derde die een deel van de exploitatie of de exploitatie overneemt, zal die daarvoor uiteindelijk uiteraard een vergoeding ontvangen, al dan niet gekoppeld aan de tolopbrengsten. De exploitatiebijdrage zal gedurende de hele looptijd van het project aan de NV worden verstrekt, ook als de aandelen worden vervreemd. Dat kan natuurlijk niet anders.

De heer Stellingwerf heeft gevraagd of er voldoende prikkels zijn om de klus binnen de gestelde termijn te klaren. Allereerst is er de boeteclausule. Ten tweede komt de aannemer voor heel hoge kosten te staan bij het langer in stand houden van zijn apparaat, te weten zowel de machines als de werknemers.

Dan is er nog gevraagd wat er gebeurt met de exploitatiebijdrage als de werkingsduur van de wet met 20 jaar wordt verlengd. Die exploitatiebijdrage wordt zoals bekend niet in de wet vastgelegd. Dat gebeurt door middel van een subsidiebeschikking. De subsidie wordt niet verlengd. Die eindigt gewoon na 30 jaar.

Het deeltje "onteigening" in de bijlage – beter gezegd: het non-paper – moet gewoon vergeten worden, alhoewel het een interessante optie is. De Kamer heeft er niets mee gedaan; jammer! U had het ook kunnen beschouwen als een mooie aanzet om iets leuks mee te doen, maar dat hebt u niet gedaan.

De heer **Reitsma** (CDA): Wij hebben nog een tweede termijn.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De bijlage is niet echt een bijlage, maar als u geïnspireerd was geweest door de dingen die erin stonden, had u er ongetwijfeld iets mee gedaan. Dat is niet gebeurd, zo constateer ik met enige treurnis.

## Jorritsma-Lebbink

De **voorzitter**: De minister hoeft ook niet uit te lokken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De heren Van den Berg en Stellingwerf spraken over de veiligheid voordat de tunnel wordt geopend, naast de technische aspecten. Er is en wordt intensief overleg gepleegd met de betrokken hulpdiensten en de gemeenten, daarbij overigens geadviseerd door Binnenlandse Zaken. Ik herinner ook nog eens aan het omvangrijke onderzoek dat is gepleegd naar aanleiding van de discussie van het vorig jaar over de dwarsverbindingen. Daarbij is het hele veiligheidsconcept nog eens uitgebreid onder de loep genomen. Overigens is het op peil brengen van bemensing en materieel bij openbare hulpverlening volop onderwerp van gesprek. Bovendien betreft dit inderdaad hoofdzakelijk het terrein van de minister van Binnenlandse Zaken.

Ik zou nog kunnen ingaan op de vraag waarom het geen gemeenschappelijke regeling is geworden. Ik zeg maar dat men dan waarschijnlijk nooit uit de financiering was gekomen.

Er is ook gevraagd hoeveel procent van de grond via minnelijke weg is verkregen en hoeveel via onteigening. Tot nu toe is alles wat wij hebben, via minnelijke weg verkregen. Dit betreft vooral het werkterrein in Zeeuws-Vlaanderen. Het is de bedoeling dat ook in de toekomst gronden langs minnelijke weg worden verworven. Om de voortgang van het project te waarborgen, loopt er momenteel een onteigeningsprocedure voor een groot deel van het tracé door Zuid-Beveland. Ook hiervoor geldt dat medewerking waarschijnlijk pas wordt verkregen als alle procedures zijn afgewerkt. Dit is althans de ervaring die wij tot nu toe bij andere projecten hebben opgedaan. Ik hoop en verwacht ook een beetje dat wij hierdoor niet al te veel vertraging oplopen, maar het is wel een lastig punt. Onze Onteigeningswet heeft nu een keer nogal wat mogelijkheden tot vertraging in zich.

De heer **Van Boxtel** (D66): Ik begrijp hieruit dat gewoon de procedures van de Onteigeningswet worden gevolgd en dat wij in dit geval dus niet van een lex specialis kunnen spreken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Er hoeft ook niet van een lex specialis gesproken te worden. U kunt in deze wet bepalingen opnemen die afwijken van de Onteigeningswet. Dit is conform datgene wat u per ongeluk heeft gekregen. Ook in dat geval is er geen sprake van een lex specialis, want daarvan spreek je pas als je voor een specifiek doel een aparte wet indient. U kunt wel in de tunnelwet een dergelijke bepaling opnemen, bijvoorbeeld na artikel 9. Zo staat het ook in het stuk dat juristen voor mij gemaakt hadden, maar dat ik helaas zelf nog niet gezien had. Als u zo'n bepaling wilt opnemen, zie ik dat heel graag gebeuren, want daarmee zijn wij weer enig bouwrisico kwijt. Het gaat er immers om dat je met behoud van alle rechten van belanghebbenden ervoor zorgt dat er tijdig opgeleverd wordt.

De heer **Geluk** (VVD): Hoe groot acht u het risico van vertraging doordat de grond niet verworven kan worden?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is altijd moeilijk te beoordelen. Er hoeft er maar één dwars te liggen op een vitaal onderdeelje, en je kunt vertraging oplopen. Het heeft er soms mee te maken dat men even niet thuis is of een brief niet in ontvangst kan nemen. Dit is een risico dat er bij elk project is. In die zin is het hoog tijd dat wij onze onteigeningswetgeving een keer op de schop nemen.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik begrijp dat u het zou toejuichen om in artikel 9a een lid hiervoor op te nemen. Dit bevreedt mij een beetje, omdat voor de Schipholwet de bewindslieden aan zet zijn om een antwoord te geven op de vele vragen die de Kamer heeft gesteld. Ik vind het vreemd om vooruitlopend op dat antwoord dat wij nog van u krijgen, zomaar zoiets in een andere wet op te nemen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het is ook wel eens in andere wetten gezet; het Schipholwetje is wat dit betreft niets nieuws. Alleen is het dan een lex specialis. Bovendien heb ik die wet wel ingediend; wat krijgen wij nou? Als ik niet van mening was dat het een goede oplossing was, had ik die wet natuurlijk niet bij de Kamer ingediend. Nogmaals, het gaat om

een ambtelijke notitie waarnaar ik niet heb kunnen kijken en die ik zeker niet zo aan de Kamer had gestuurd. Als de Kamer nu zegt dat zij het idee buitengewoon sympathiek vindt, zal ik het graag bij nota van wijziging indienen. Als de Kamer het liever zelf bij amendement doet, graag.

De **voorzitter**: Zullen wij maar afwachten of de Kamer zo'n signaal afgeeft? Anders zou ik zeggen dat wij dit onderwerp maar moeten laten rusten.

De heer **Van Boxtel** (D66): Dit is een poging van uitlokking door de minister. Die is niet strafbaar, maar mijn fractie zal er in elk geval geen gehoor aan geven.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Daar was ik al bang voor. Anders had ik u ook wel een officiële bijlage aangeboden of het al eerder ergens in opgenomen.

De heer Geluk vroeg naar de verträgen door de veiligheidsvoorzieningen. Deze belopen vijf tot zes weken als gevolg van de extra dwarsverbindingen. Ik zie in mijn papieren ook iets staan over extra verlof van circa twee weken gedurende de kerstperiode in 2002, maar weet niet precies wat dat betekent. In totaal treedt er ongeveer twee maanden vertraging op, wat niet heel dramatisch is.

Alle sprekers hebben naar het voet-fietsveer gevraagd. De provincie heeft een marktverkenning laten uitvoeren naar de belangstelling van mogelijke exploitanten. De uitkomst hiervan is zeer positief; er is voldoende belangstelling. Momenteel wordt er gewerkt aan de aanbestedingsprocedure. Daarbij worden twee varianten beschouwd: een halfuursdienst en een heeluursdienst van ongeveer zes uur 's morgens tot ongeveer elf uur 's avonds. Qua tariefstelling heeft de provincie een vergelijking gemaakt met NS-normen. De uitkomst is dat een kaartje voor een voetganger ongeveer f 2,75 zal moeten kosten.

Een aantal van u heeft gevraagd hoe het staat met de procedure bij de Raad van State, of ik nog steeds optimistisch ben en wanneer die zal komen. Ik heb de Raad van State natuurlijk niet aan een touwtje; wij hebben steeds verwacht dat het voor de zomer tot een uitspraak zou komen. Ik heb inmiddels begrepen dat dit in september zeer waarschijn-

## Jorritsma-Lebbink

lijkt het geval zal zijn. Ik ben nog steeds vol vertrouwen in de goede afloop, want anders zou ik niet zoveel voortgang willen maken. Het advies van de stichting Advisering bestuursrechtspraak geeft overigens wel enige aanleiding tot dat optimisme, maar ik zeg dat met de nodige voorzichtigheid omdat dit slechts een adviesorgaan is voor de Raad van State. Ik voeg er meteen aan toe dat er ook wel eens heel negatieve adviezen van die club naar de Raad van State zijn gegaan, waarna de uitspraak mij uiteindelijk toch beviel. Ik mag dus niet helemaal de zekerheid hebben dat daarop gebouwd kan worden, maar wij hebben nog steeds goede hoop.

Voorzitter! Ik heb het gevoel dat de heer Stellingwerf een probleem creëert dat er niet is als hij spreekt over de herkenbaarheid van politie en brandweer. Het niet herkenbaar zijn lijkt mij volstrekt hypothetisch. Ook als het voertuig van de politie niet rood-wit gestreept is of van de brandweer niet rood is, wordt er altijd nog een bordje achter de autoruit gevoerd en dat is voldoende om herkenbaar te kunnen zijn. Als dat niet het geval is, dan betalen ze maar. Echte stillen horen dan ook echte stillen te zijn en zij moeten behandeld te worden als gewone burgers.

De heer **Reitsma** (CDA): Zo herkennen wij de minister weer.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja, vindt u ook niet? Anders gaat u ook nog zeggen dat u van de politie bent!

De heer Stellingwerf vroeg ook nog naar het effectenrapport voor de gevolgen van vertraging, dat Coopers & Lybrand doet. Ik heb geschreven dat ik nader onderzoek doe naar aanleiding van het rapport van Coopers & Lybrand. Daarin wordt dat onderwerp meegenomen.

Voorzitter! Ik zal nu de amendementen langslopen. Ik begin met het amendement op stuk nr. 8 van de heer Van den Berg. Ook de heer Geluk heeft gesproken over het en-en- of en/of-verhaal. Op zichzelf zou dit de zaak wel eenvoudiger maken, maar het respecteert toch minder de betrokkenheid van de provincie bij de tunnel. Dit voorstel gaat ook voorbij aan het feit dat het in hoofdzaak om provinciale verkeersstromen zal gaan. Aangezien de rest van het provinciale wegen-

net, ook qua verkeersregelgeving, onder de provincie valt, vind ik het raar om alleen het tunnelgedeelte plotseling onder het Rijk te laten vallen. Het lijkt simpel, maar uiteindelijk is het in de feitelijke beheerssituatie veel eenvoudiger om het bij de provincie te laten.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Maar dat is nu juist het punt. Als de minister die kant uitgaat, zou zij het beheer als echt waterstaatsrechtelijk begrip ook bij de provincie moeten leggen. Mij gaat het erom, vanwege de helderheid en de eenduidigheid in de verhoudingen die wij overal nastreven in dergelijke relaties, dat wij het beheer en de bevoegdheid tot het geven van de verkeerskundige maatregelen op grond van die wetgeving zoveel mogelijk in één hand laten. Dit schept onduidelijke verhoudingen. De minister zegt zelf in de stukken dat de situatie niet echt helder is.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: U heeft zojuist zelf in uw inleiding volstrekt helder weergegeven hoe straks de bevoegdheidsverdeling is. Dat die vervolgens gecompliceerd is, daar heeft u gelijk in. Maar het is volstrekt helder wie wat moet doen. Nogmaals, ik vind het heel raar om een stukje Wegenverkeerswetachtige voorzieningen weg te halen bij de provincie en bij het Rijk neer te leggen. Dat vergt eindeloos overleg tussen provincie en Rijk over het nemen van verkeersmaatregelen. Eerlijk gezegd, lijkt het optisch simpeler, maar is het vervolgens in de praktijk gecompliceerder. In die zin wil ik dat amendement ontraden.

Voorzitter! In zijn amendement op stuk nr. 9 zegt de heer Van den Berg dat het referentietarief wordt goedgekeurd door de minister. Nogmaals, wij streven een private aanpak na en daarin past het mijns inziens niet om zo'n inperking van de ondernemingsvrijheid in de wet te regelen. De beperkingen die reeds in de wet zijn opgenomen, zijn volgens mij echt toereikend. De Liefkenshoek-tunnel is inderdaad in bepaalde opzichten een concurrent, zeker als je de tunnel echt rendabel wilt maken. Zolang de Staat en de provincie echter grootaandeelhouder zijn, kunnen zij daarop zeer veel invloed uitoefenen. Bovendien is er ook nog de prijselasticiteit, waarmee het gebruik zodanig omlaag zal gaan als men het tarief iets te hoog vaststelt,

dat daardoor alleen al verliezen zullen worden geleden.

De heer **Van Boxtel** (D66): Voorzitter! Zou de minister kunnen leven met aanvaarding van het amendement? Ik vraag dat, omdat het hier om de startpositie gaat en niet zozeer om de verdere betrokkenheid van de PPS-constructie die een evenwicht moet zoeken tussen hoog gebruik en een redelijk rendement. Het gaat vooral om de aftrap, en dan is het toch weer interessant om die bevoegdheid bij de overheid neer te leggen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, dat is niet waar. Dit is niet alleen voor de aftrap, maar voor elk jaar. Elke keer als een nieuw referentietarief wordt vastgesteld. Dat betekent per saldo dat de minister daar jaar in jaar uit de goedkeurende bevoegdheid zal houden en dat gaat mij iets te ver.

Voorzitter! Ik zou de heer Van den Berg dringend willen verzoeken om zijn amendement op stuk nr. 10 in te trekken, maar ik zeg hem direct toe als aandeelhouder te zullen bevorderen dat er een meer-gebruikerskaart komt. Dat is zelfs in het belang van de aandeelhouder, omdat het goed is om aan klantenbinding te doen.

De heer Van der Steenhoven heeft een amendement ingediend op stuk nr. 11. Het is interessant, want feitelijk staat er iets anders in het amendement dan in de toelichting. Als hij de toelichting zou weglaten!

Het amendement op stuk nr. 12 heeft betrekking op de onwenselijkheid om derden de tunnel te laten exploiteren. Ik snap niet zo goed waarom dat per saldo onwenselijk zou zijn. Als het uitbestede wordt, is dat omdat een ander het beter, goedkoper of met minder risico's kan doen. We leggen in de wet de beperkingen en de mogelijkheden vast, maar laten we nu niet bij voorbaat uitspreken dat de NV vervolgens ook alles zelf moet doen. Wat mij betreft, zou dat zeer wel door een derde kunnen, mits daar natuurlijk door de NV op een fatsoenlijke manier mee wordt omgegaan. Het gaat mij te ver om te zeggen dat dit niet zou mogen.

Wat betreft het amendement op stuk nr. 13 herhaal ik dat je op zijn minst toch wel een bordje mag verwachten.

## Jorritsma-Lebbink

De **voorzitter**: We hebben nogal wat tijd nodig gehad voor deze behandeling in eerste termijn, maar zowel de Kamer als de regering heeft er belang bij om het wetsvoorstel zoveel mogelijk af te handelen. Ik stel dan ook voor om nu meteen naar de tweede termijn te gaan. Ik hoop dat dit een compacte behandeling kan zijn, toegespitst op de hoofdpunten. Dan kan wellicht deze week nog hierover gestemd worden.

□

De heer **Geluk** (VVD): Voorzitter! Ik wil zowel de minister als mijn collega's hartelijk dankzeggen voor de vriendelijke woorden vanwege mijn maidenspeech. Zoals collega Van den Berg heeft gezegd, is het voor een Zeeuw natuurlijk buitengewoon plezierig om over dit onderwerp te spreken. Ik meen dat met dit wetsvoorstel het dak op het huis wordt gezet.

Ik heb een aantal toezeggingen gehoord van de minister. Zij wil zich inspannen voor een overname van het personeel van de provinciale stoombootdiensten. Ik meen dat dit heel nuttig en goed is.

Wij spraken zojuist over artikel 3 en het convenant inzake de onderhoudsplicht. Het lijkt mij nuttig dat ook hiernaar nader zal worden gekeken. Ik dank de minister daarvoor. Ik begrijp dat het haar volle aandacht heeft.

Zij heeft het misverstand opgehelderd dat private partijen al tijdens de bouw kunnen toetreden. Dat komt goed op ons over.

Er is gekozen voor een privaatrechtelijke constructie. Deze lijn dient te worden voortgezet. Wat de tariefstelling betreft, zal er een evenwicht moeten worden gevonden. Naar onze mening is deze in het voorstel voldoende evenwichtig. De elasticiteit van de tarieven zal groot zijn. Het is van belang om daarbij goed naar de geografische ligging te kijken. Iemand die in Zeeuws-Vlaanderen woont, bijvoorbeeld in de buurt van Axel, zal heel gemakkelijk kunnen omrijden. Dat zou wel eens een reden kunnen zijn om de tarieven lager te houden in plaats van ze te verhogen. Die angst van veel mensen lijkt wel logisch, maar het omgekeerde kan ook het geval zijn. Dat heeft de provinciale Zeelandbrug, waarvoor destijds ook tol werd geheven, duidelijk aange-toond.

Ik ben blij met de toezegging van de minister dat zij wil bevorderen dat er een tarief komt voor de veelgebruikers. Dat doet recht aan de wens die in de streek leeft.

Ik begrijp van de minister dat volgens onderzoek een fiets-voetveer exploitabel is met een mooi tarief. Overigens ga ik ervan uit dat het Rijk hieraan geen financiële bijdrage zal leveren.

Wij vinden de NV-vorm in de gekozen constructie een goede oplossing. Zoals gezegd, is die orthodox, maar hier is niets mis mee. De marktwerking zal hierin een duidelijk primaat krijgen. Dat is goed.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Kan ik hieruit concluderen dat de VVD-fractie voortaan akkoord gaat met het stichten van een NV, ook als dat ertoe leidt dat derden de aandelen niet overnemen? Is dat een begaanbare weg voor de VVD-fractie om andere infrastructuurprojecten te financieren?

De heer **Geluk** (VVD): U zegt nogal wat; ik hoor u "voortaan" zeggen. Hiermee is een lijn aangegeven waarin een privaatrechtelijke constructie is gekozen. Het lijkt mij goed dat wij hiermee een aanvang maken, omdat het de weg vrijmaakt voor andere constructies onder soortgelijke omstandigheden. U kunt echter niet alles over één kam scheren. Het kan per geval verschillen welke constructie je kiest.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik begrijp dat u uw houding nu al wat nuanceert. Ik raad u aan met uw collega Hoogervorst hierover te spreken. Via u vraag ik de minister of het de bedoeling van de minister van Financiën is geweest om een NV op te richten, zonder dat het noodzakelijk is dat de aandelen de komende 30 jaar geheel of gedeeltelijk in handen van derden overgaan.

De **voorzitter**: De heer Geluk mag hierop kort reageren; de minister moet dat eventueel in haar termijn doen.

De heer **Geluk** (VVD): Het lijkt mij logisch dat een vraag aan de minister door haar wordt beantwoord, omdat zij dit punt beter kan overzien.

Voorzitter! Ik vind het wat teleurstellend dat de Partij van de Arbeid hierbij afwezig is. Kennelijk is

de heer Lilipaly hier niet zo gelukkig mee. Voor de Partij van de Arbeid is dit onderwerp, dat in de regio speelt, kennelijk niet zo interessant. Maar goed, het zij zo.

Voorzitter! Ik ben blij dat dit wetsvoorstel hiermee toch kan worden afgesloten, en dat hierbij heel nadrukkelijk is samengewerkt door twee VVD-ministers. Het gaat om een project waarover tientallen jaren is gesproken. Eindelijk kan dit project afgerond worden, waaraan andere kabinetten met ministers van een andere signatuur niet toe zijn gekomen.

□

De heer **Van den Berg** (SGP): Mijnheer de voorzitter! Ik dank de minister voor haar beantwoording. Hoewel ik alle begrip heb voor de tijdsdruk die wij dezer dagen hebben, vind ik het toch jammer als dit wetsvoorstel al te snel moet worden afgehandeld, terwijl fundamentele vragen die in dit debat zijn gesteld, niet adequaat zijn doorgediscussieerd. Er liggen hier toch nogal wat principiële vragen over de verhouding tussen publiekrecht en privaatrecht, ook in relatie tot de toekomstige infrastructuur. De minister zei in het begin van haar antwoord ook dat geen sprake is van een precedent, hoewel zij later zei, elementen hieruit wel te kunnen gebruiken. Ik hoorde de heer Geluk zojuist zeggen dat dit de weg vrijmaakt voor dergelijke constructies in de toekomst. Dit is daarom toch een zaak van zeer grote betekenis, zeker gelet op alle huidige ontwikkelingen rond onze infrastructuur.

Wat mij het meest bezighoudt, is de gekozen juridische weg, waarover ik bij interruptie al met de minister heb gediscussieerd. Gekozen is voor de privaatrechtelijke weg, wat niet mijn voorkeur heeft. Maar dan nog vind ik het essentieel dat de noodzakelijke beleidsinvloed via geëigende instrumenten wordt gewaarborgd. Dit punt doet zich met name voor bij het tarievenbeleid. Welnu, dat punt is in de eerste termijn volstrekt achter de horizon gebleven. De minister beroept zich op de rol van de aandeelhouder, die via de begroting natuurlijk voldoende toezicht kan houden. Ik blijf van mening dat dit toch een duidelijk ander kader is, met andere bevoegdheden en marges, dan toezicht langs de publiekrechtelijke weg. Ik

## Van den Berg

handhaaf daarom mijn amendement op stuk nr. 9, waarbij in het kader van de toetsing duidelijk een rol voor de minister als minister aanwezig blijft. Ik vind dit een minimum-voorwaarde om de adequate invloed vanuit de overheid publiek gezien te handhaven.

Voorzitter! In eerste termijn hebben wij van gedachten gewisseld over de mogelijkheid van private exploitatie, waarop de constructie mede is afgestemd. Maar hoe groot is de kans dat dit gerealiseerd gaat worden? Ik heb daarvan tot nu toe namelijk heel weinig gemerkt. Ik betwijfel, met andere woorden, of de structuur als zodanig waarvoor nu is gekozen, veel private instanties zal uitlokken. Zijn wij nu niet met iets bezig wat een luchtbel kan blijken te zijn? Is het dan verantwoord om ter wille daarvan heldere publieke structuren maar achterwege te laten? Ik zou dat zeer betreuren; ik zou het geen goed precedent vinden.

Voorzitter! Ik vind het antwoord dat de minister op het voor ons zeer aangelegen punt van de toezicht-verhoudingen heeft gegeven, onbevredigend. Ik zal dus de amendering op dit punt handhaven.

Ook het punt van het speciale tarief is voor ons wezenlijk. Heb ik goed begrepen dat de minister minder bezwaar zou hebben tegen het amendement wanneer het specifiek gericht is op kentekenhouders woonachtig in Zeeuws-Vlaanderen? Ik wil daar nog eens over nadenken, maar de essentie van deze benadering was dat wij een specifiek tarief voor direct-betrokkenen zouden waarborgen. Ook daarbij geldt mutatis mutandis wat wij ten aanzien van het toezicht al hebben opgemerkt, namelijk dat de weg die de minister via de aandeelhouders wil bewandelen – waar ik op zichzelf overigens met instemming kennis van heb genomen – geen garantie biedt dat dit altijd zo blijft en dat het ook daadwerkelijk gebeurt. Dan is er toch weer dat verschil in belangen en verhoudingen, waar ik al eerder over sprak.

Het antwoord van de minister over mijn amendement op stuk nr. 8 stelde mij teleur. Ik dacht dat ook uit de schriftelijke voorbereiding bleek dat de minister zelf signaleerde dat de scheiding van beheer en bevoegd gezag niet verhelderend is en ook niet goed werkt. Natuurlijk heb ik er begrip voor dat andere wegen in de

omgeving provinciale wegen zijn. Het komt vaker voor dat provinciale wegen overgaan in rijkswegen. Maar de scheiding van beheer en bevoegd gezag, juist in het kader van deze tunnel, vind ik niet verhelderend. Ik handhaaf dan ook mijn voorstel om dat in één hand te houden.

Voorzitter! De minister heeft gezegd dat het uiteindelijk de verantwoordelijkheid van het ministerie van Binnenlandse Zaken is om de veiligheid te handhaven. Ik heb daar begrip voor, maar ik hoop dat zij begrijpt dat de Kamer vindt dat er voordat de tunnel in gebruik genomen wordt, absoluut helderheid moet zijn over een adequate veiligheidsvoorziening. Dan gaat het mij om de feitelijke uitrusting, mensen en mankracht, materieel. Juist op dat punt is er van alles gaande. Wij moeten de tijd die ons nog rest, benutten om dat goed tot stand te brengen. Ik hoop dat de minister dit vanuit haar verantwoordelijkheid – en nu spreek ik haar niet aan als aandeelhouder, maar als lid van het kabinet – samen met haar collega van Binnenlandse Zaken nauwlettend zal volgen, en dat zij niet zullen schromen om op dat punt de noodzakelijke maatregelen te nemen. Veiligheid moet natuurlijk vooropstaan.

□

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! De CDA-fractie dankt de minister voor de beantwoording in eerste termijn. Op een aantal punten vond ik haar antwoord echter onbevredigend. Ik heb het gevoel dat de minister hier en daar om de beantwoording heen loopt. Nu moet ik constateren dat het probleem dat deze wet met zich brengt, vrij ingewikkeld is en dat het niet altijd eenvoudig is om daar een helder antwoord op te vinden. Er komen dan ook een aantal vervolgtrajecten.

Ik spits mijn tweede termijn toe op vier punten. Het eerste punt betreft de NV-constructie voor de tunnel. De CDA-fractie vindt deze constructie aanvaardbaar. In deze constructie ligt besloten dat derden gaan participeren. Dat lijkt mij ook het enige motief waarom met name de minister van Financiën uiteindelijk met deze constructie heeft kunnen instemmen. Duidelijk is dat de politiek er behoefte aan heeft om in sterke mate zeggenschap te hebben over het tariefbeleid. Tegen deze achtergrond

houd ik grote twijfels over de vraag of private partijen wel uitgelokt kunnen worden. Om die reden vindt mijn fractie de weg die voor dit project gekozen is, niet geschikt voor toekomstige constructies voor het aanleggen van infrastructuur. Ik zeg dat ook heel nadrukkelijk tegen de VVD-fractie.

Bij de tarieven zit een knelpunt. De minister heeft het amendement van GroenLinks onacceptabel genoemd. Ik kan mij daar iets bij voorstellen, maar ik vind het oordeel te hard. De minister heeft gezegd dat er een jaarlijkse goedkeuring zal plaatsvinden en dat niet de eerste keer het plafond wordt vastgesteld. Het gaat echter om het vervolg, en dat wil de minister niet. Als zij niet in staat is om betere algemene bepalingen op te nemen dan er nu in de wet staan – de CDA-fractie, en volgens mij bijna de gehele Kamer, vindt die onvolgende – rest er niets anders dan het steunen van het amendement van collega Van den Berg. Dat is dan de enige manier waarop via de publiekrechtelijke weg zeggenschap gehouden kan worden over de tarieven. In deze wet is immers bewust ingebouwd dat de aandelen in handen van derden kunnen overgaan. Als wij die weg niet hadden gekozen, was deze constructie ook niet aanvaardbaar. De minister moet in tweede termijn dan ook aangeven of zij alsnog bereid is om via een nota van wijziging nadere algemene bepalingen in de wet op te nemen die tegemoetkomen aan de wensen van de Kamer. Is zij daartoe niet bereid, dan zal mijn fractie voor het amendement van de heer Van den Berg stemmen, omdat het noodzakelijk is dat wij grip houden op de tarieven. Vanaf het begin werd dat redelijk Kamerbreed tijdens alle debatten gezegd, maar nu wordt dat losgelaten gezien de grote stappen die de minister in het wetsvoorstel heeft staan.

Ik kom nu op de rol van derden. Mijn fractie heeft er geen bezwaar tegen dat derden een gedeelte van de exploitatie verzorgen, zeker nu de minister de harde toezegging heeft gedaan dat de opbrengst naar de NV gaat. Naar mijn mening is er dan helemaal niets op tegen, dus lijkt het mij niet verstandig de kans te laten schieten om dit efficiënter te doen. Het is geen must, maar als het kan, moet de kans genomen moeten. Het kan zelfs in het belang zijn van de



## Reitsma

realisatie van het gematigdetarieven-beleid.

De minister is in eerste termijn redelijk helder geweest over de rol van derden inzake de aandelen. Zij heeft uitgesproken dat zij geen voorstander is van een blijvend meerderheidsbelang. Dat betekent dat zij gaat in de richting van het interesseren van derden. Zij zei dat zij als aandeelhouder de tarieven kon beïnvloeden en daarmee heeft zij het zwakste punt van dit wetsvoorstel blootgelegd: het is niet goed geregeld. Er kan dus voor worden gekozen, ook al blijf ik het een zwakke constructie vinden, om hierbij geen derden te betrekken, opdat de minister als aandeelhouder enige zeggenschap kan houden. De minister kiest echter bewust voor de andere invalshoek, maar dat kan niet op de manier waarop zij het nu heeft geregeld.

Ik kom tot slot op de rol van de commissarissen en de aandeelhouders. Naar mijn mening heeft de minister dit overschat, zowel in de schriftelijke voorbereiding als tijdens haar mondelinge bijdrage. De rol is veel geringer dan zij aangeeft en daarom dient er ten aanzien van de tarieven een publieke verantwoordelijkheid te blijven.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik kom terug op het uitbesteden van de exploitatie aan derden. De heer Reitsma heeft gezegd dat er de garantie is dat de opbrengsten naar de NV gaan, maar dat staat niet in de wet. Dit betekent dat hij niet voor mijn amendement is. Zou dit dan niet in de wet geregeld moeten worden?

De heer **Reitsma** (CDA): Volgens mij staat in de wet dat exploitatie aan derden kan worden uitbesteed en de Handelingen horen bij de wet: de minister heeft gezegd dat de opbrengst naar de NV gaat. Volgens mij is dat 100% geregeld, maar als het anders is, hoor ik dat graag van de minister.

Voorzitter! Ik hoop van ganser harte dat de minister vandaag of morgen het dilemma oplost over de tariefpolitiek, want wij gunnen de Zeeuwen deze tunnel "met grote voortvarendheid".

□

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter! Ook wij

danken de minister voor de uitvoerige beantwoording. Er zijn nog een paar punten blijven liggen. Ik ben het overigens eens met de opmerking van de heer Van den Berg over de karakteristiek van deze ontwerpwet en de verdere financiering van de infrastructuur. Ik onderschrijf dus dat dit geen pilot is waarmee verder gewerkt kan worden. Ik denk dat er iedere keer opnieuw over zal moeten worden gesproken.

Ik beperk mij in tweede termijn tot de paar overgebleven punten. In de eerste plaats het tarief. De minister heeft nogal uitdagend gesteld dat GroenLinks het natuurlijk eens zou moeten zijn met een zo hoog mogelijke prijs. Ik ben inderdaad blij dat het kabinet blijkens krantenberichten toch komt met een wetsvoorstel over rekeningrijden. Het zal de minister waarschijnlijk ook verheugen en de VVD-fractie misschien wat minder, maar dat zullen we dan wel horen. Wij zijn overigens voor rekeningrijden en voor verhoging van de benzineprijs. Het gaat dan om het duurder maken van autorijden, maar dan voor alle autogebruikers en niet alleen voor die automobilisten die gebruik maken van een tunnel. Overigens zijn wij er ook niet op tegen dat aan de tunnelgebruikers geld wordt gevraagd, maar wij vinden wel dat het gevraagde bedrag redelijk moet zijn, ook gegeven het feit dat de twee veren waarvan nu gebruik wordt gemaakt, verdwijnen waardoor het gebruik van de tunnel voor veel mensen de enige mogelijkheid wordt om zich tussen deze twee delen van Zeeland te verplaatsen. Ik denk dat het wat dat betreft heel belangrijk is dat wij publiekrechtelijk vastleggen wat er met die prijs mag gebeuren.

Ik begrijp dat de minister heel veel voelt voor het amendement dat mijn fractie heeft ingediend, maar dat zij wat moeite heeft met de toelichting. Het geluk is dat de toelichting op een amendement niet in stemming wordt gebracht en ook niet is opgenomen in het amendement, zodat ieder zijn eigen toelichting op een amendement kan geven. Ik denk dan ook dat de minister eigenlijk heeft gezegd dat zij wel uit de voeten kan met het amendement. Een voordeel is volgens mij ook dat het amendement inhoudt dat niet elk jaar over de prijs hoeft te worden gesproken, maar dat er binnen bepaalde marges met de prijs omgegaan moet worden. Het

is voor ons belangrijk dat ons eigen amendement, en als dat niet kan het amendement van de heer Van den Berg, wordt overgenomen.

De minister heeft wel een toezegging gedaan ten aanzien van de veelgebruikers, maar ik vind die toezegging niet erg hard. Ik heb begrepen dat zij als aandeelhouder erop zal toezien dat er zo'n tarief komt, maar de uitkomst daarvan is natuurlijk ongewis, want er kan in de NV uiteraard ook anders over worden gedacht. Het belang van de exploitatie is daarbij uiteindelijk ook aan de orde en kan wel eens strijdig zijn met een laag tarief. De minister denkt dat lage tarieven juist interessant zijn om meer auto's naar de tunnel te lokken. In eerste instantie hebben wij aangegeven daarover anders te denken. Wij menen dat het amendement van de heer Van den Berg (8a) om heel duidelijk vast te leggen dat er een speciaal tarief moet komen, de minister erg kan steunen in haar inzet in het gesprek met de andere aandeelhouders van de NV om zo'n tarief te bereiken. Wij denken dus dat het wat dat betreft belangrijk is om het amendement van de SGP-fractie over te nemen.

Wat het fiets-voetveer betreft lijkt het mij redelijk om te stellen dat een halfuursdienst tot de mogelijkheden moet behoren. Ik denk dat dit ook gewoon móét, gezien de huidige frequentie van de veerdiensten. Ik maak mij wat bezorgd als de minister wat de prijzen betreft over de NS begint, omdat de NS exorbitante prijzen hanteren voor het meenemen van de fiets in de trein. De prijs die de veren nu voor de voetganger hanteren, is alleszins redelijk. Ik hoop dat er voor de fiets een soortgelijke prijs wordt ingevoerd.

□

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Ik dank de minister voor het antwoord. Op een aantal punten heeft zij een verduidelijking gegeven. Ik noem de BTW-regeling, het omgaan met accountantsverklaringen en de betrokkenheid van de Kamer. Als de aandelen aan derden kunnen worden overgedaan, dan gebeurt dat pas als de Kamer daarop heeft kunnen reageren.

De minister heeft aangegeven dat er helderheid moet zijn over de verantwoordelijkheden. Dat is een

## Stellingwerf

juiste constatering. Er kan voor een verschillende principiële in te worden gekozen. Je kijkt dan wat anders aan tegen de verantwoordelijkheidsverdeling. Het gaat tussen privaat en publiek. Er zit nogal wat licht tussen onze benadering en die van de minister. Dat verklaart de verschillende taxatie op bepaalde punten bij voornemens en bepalingen. De NV kan tot het einde voor 100% in overheidshanden blijven. Wij hebben daarmee geen problemen.

Ik heb in eerste termijn mijn zorg uitgesproken dat de overheid vooral de lasten krijgt en de private partijen de lusten wanneer duidelijk wordt dat de risico's beperkt zijn en de rendementen hoog kunnen zijn. De verdeling van lusten en lasten zal onevenwichtig blijken te zijn. Kan de minister hierop nader ingaan? Zeker wanneer de aandelen te zijner tijd aan derden worden overgedaan zou dat kunnen dreigen. Als dat alle aandelen zijn, verkleint dat de mogelijkheden van zeggenschap van de overheid te zeer. Wanneer voor die NV-constructie wordt gekozen, opteren wij voor inperking van de mogelijkheid tot vervreemding. Ten minste 51% van de aandelen moet bij de overheid blijven. Ik ben van plan op dit punt een amendement in te dienen. Op die manier kan gewaarborgd blijven dat het tarievenbeleid ten finale door de overheid kan worden bepaald.

De minister heeft ten aanzien van de tarieven het spanningsveld aangegeven tussen enerzijds privaat winstbelang en anderzijds publiek belang van redelijke tarieven voor publieke diensten en voorzieningen. Ik vind dat de minister hier meer directe invloed moet houden, ook al wil zij dat zelf niet. Wij gunnen haar toch die bevoegdheid. Men mag dit zien als een kwestie van vertrouwen.

Ik kom over de uitbesteding van de exploitatie te spreken. De minister heeft gezegd dat de NV exploitant blijft. Het is echt iets uitbesteden. Als een andere instantie dat beter en goedkoper kan, dan moet je die mogelijkheid hebben. Ik heb dat in eerste instantie gezien in het licht van het tegengaan van onnodige complexiteit en het wegvloeien van opbrengsten. De minister heeft gezegd dat die opbrengst naar de NV blijft gaan. Dat moet dan een garantie zijn. Het is toch beter om dit in de wetstekst vast te leggen. De Handelingen horen overigens bij het

geheel van wetgeving. Voelt de minister ervoor het in de wet op te nemen?

Ik sta positief tegenover het voet-fietsveer. Ook wij opteren van een halfuursdienst. Bij een heeluursdienst ontstaat een verschil van 300.000 personen per jaar.

Wat de politie en brandweer betreft, merk ik op dat die publieke diensten herkenbaar moeten zijn, willen zij vrijgesteld worden van het tarief. De minister wil die verantwoordelijkheid aan de NV laten. Ik vind dat dit soort publieke diensten per definitie vrijgesteld moeten zijn, zonder de bepaling van herkenbaarheid. Hierover kan een afspraak worden gemaakt. Ik zie het probleem niet.

Ten slotte herhaal ik een vraag waarop de minister nog geen antwoord heeft gegeven. Is het ten principale mogelijk een lager tarief te hanteren als er meerdere mensen van één vervoermiddel gebruik maken? Een dergelijke koppeling zou goed passen in het mobiliteitsbeleid.

□

De heer **Van Boxtel** (D66): Voorzitter! Dit is een lastige discussie. Wij willen allemaal dat de mensen in Zeeland zo snel mogelijk een tunnel krijgen, want beloofd is beloofd. Het is een perspectief geboden en in feite praten wij nu over de vraag hoe die belofte in de uitvoeringswet het beste gestalte kan krijgen. Laat ik vooropstellen dat mijn fractie niets heeft tegen publiek-private samenwerking. Integendeel, ik denk dat het een van de mogelijkheden is om de grote infrastructurele problemen die wij in de komende jaren in ons land moeten oplossen, mede vorm te kunnen geven. Maar, en daarom is dit wetje zo interessant, je moet ontzettend oppassen dat je geen valse start maakt. De vraag is of er gekozen moet worden voor de methode van "the proof of the pudding is in the eating", dat wil zeggen dat wij later bezien waar we tegenaan lopen en wat we eventueel anders zouden willen, of om nu nog wat dingen bij te schaven. Ik denk dat de zorgen die de verschillende woordvoerders hebben geuit ook daarin gelegen zijn: in de onzekerheid over de afbakening van de publieke en private verantwoordelijkheden en over de verhouding tussen die mengvorm en de eindverantwoordelijkheid van de

overheid op die terreinen waar zij ook een soort eindverantwoordelijkheid wil houden. De minister heeft mij overtuigd op het terrein van exploitatie door derden, die is bedoeld om tot meer efficiency te komen en verbetering van de uitvoering te kunnen bewerkstelligen. Als wij dan ook maar weten dat de opbrengsten van de tol naar de NV gaan. In dit opzicht deel ik de opmerkingen van de heer Reitsma: dit staat nu in de Handelingen en mag als wetsgeschiedenis zo worden geïnterpreteerd. Ik heb er dus geen behoefte aan dit nog eens apart te regelen.

Minder gelukkig ben ik met de discussie over de tariefvrijheid. Wij kunnen twee dingen doen: aan de uiterste kant gaan hangen en een oplossing aangeven zoals de heren Van den Berg en Van der Steenhoven doen, maar ik heb de minister in eerste termijn ook horen zeggen dat zij hier zelf nog eens een keer naar wil kijken en eventueel met een nota van wijziging zal komen. Ik vind dat het past haar die ruimte te bieden. Ik wacht haar bevindingen af, maar zeg er wel bij dat mijn fractie op dit punt heel gevoelig is. Die discussies worden immers ook gevoerd bij de spoorwegen en bij het streekvervoer en er moet een eenduidigheid in beleid ontstaan om te voorkomen dat de burger-reiziger straks niet meer weet waarop hij de overheid al dan niet kan aanspreken. Als dit niet slim wordt opgelost, blijven de problemen bestaan. Ik vond het antwoord van de minister te mager toen zij zei dat zij altijd wel iets kan doen als aandeelhouder. Dit geldt alleen voor de situatie waarin de overheid grootaandeelhouder is, maar op het moment dat het de bedoeling is de aandelen uiteindelijk te gaan delen met derden en wellicht op termijn helemaal aan derden over te doen, is die controlelijn er niet meer en moet er dus iets anders zijn.

Voorzitter! Ik maak nog een opmerking over het toezicht en ik sluit mij bij de heer Van den Berg aan. Dit punt hangt nauw samen met de gekozen constructie, de vraag waarop je toezicht wenst te voeren, maar ook wie dat zal doen. Het minister van Financiën heeft recent een nota over PPS-constructies uitgebracht onder de titel "Meerwaarde door samenwerken". Ik heb me die nog echter te weinig eigen kunnen maken om te weten of hierin een scherpe eenduidige visie op het



De heer Reitsma (CDA)

toezicht op dit soort constructies is neergelegd. Wellicht kunnen wij die nota op een andere plek bespreken en dan de vraag aan de orde stellen of wij tevreden zijn over de toezichtconstructies die nu in allerlei verschillende vormen bestaan voor de ZBO's – waarvoor ook nog steeds geen kaderregeling is ontworpen – en de daarmee samenhangende toezichtvragen.

De minister heeft gezegd dat de vervreemding van aandelen langs de Kamer kan komen. Ik sluit mij daarbij van harte aan. Ik vind dit een heel goede tussenconstructie, omdat de politiek dan toch enige bemoeienis kan houden met het geloof in het verdere reilen en zeilen van de NV Westerscheldetunnel. Ik ga ervan uit dat wij een nota van wijziging krijgen wat dit betreft, want het is nu zo niet in de wet geregeld.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Een toezegging bij de wetsbehandeling geldt ook in het verkeer tussen regering en Kamer.

De heer **Van Boxtel** (D66): Akkoord.

Voorzitter! De minister heeft toegezegd de statuten aan te passen om de controle van de aandeelhouders op de directie te regelen in plaats van de controle op de raad van commissarissen. Ook dat wachten wij graag af.

Ik ben het blij dat het onderzoek naar het veer ten behoeve van het voetgangers- en fietsverkeer zo positief heeft uitgepakt. Natuurlijk is een halfuursdienst altijd beter dan een heeluursdienst. Ik zie daar graag de verdere stukken over tegemoet. Een bedrag van f 2,75 voor een voetganger lijkt niet duur. Voor degenen die het wel te duur vinden, is het alleen spijtig dat zij niet kunnen zeggen: wij lopen wel even om. Dat is wat te ver.

Voorzitter! Ten slotte wil ik collega Te Veldhuis een spoedig herstel toewensen. Ik zou bijna zeggen: Jan, hou je rug recht.

□

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Voorzitter! Ik zal proberen zomin mogelijk van de tijd van de Kamer in beslag te nemen. Ik kan dit doen, omdat veel van de vragen door eenieder zijn gesteld. Ik begin met de tarieven, omdat ik denk dat dit het meest heikele punt is dat de Kamer bezighoudt.

Ik merk op dat het belang van de NV, ook bij participatie door derden en overheidsdeelneming, het behalen is van een redelijk tot goed rendement. Eén ding weten wij zeker: bij hoge prijzen zal er geen hoog rendement zijn, omdat de vraaguitval dan groot zal zijn. Het is niet voor niks dat er sprake is van

een referentietarief, waaraan alle andere zaken zijn gekoppeld. Dit betekent dat het belang van de NV behoorlijk in de pas loopt met de wens van de Kamer.

De heer **Van Boxtel** (D66): In een volstrekt vrije markt vinden vraag en aanbod elkaar altijd op een prijs en krijg je evenwicht. Ik vind dat het hier iets genuanceerder ligt. Het gaat om een voorziening waarbij je als klant niet makkelijk kunt zeggen: ik kies de tunnel ernaast.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Dat is voor een deel wel zo, voorzitter. Als je veel mensen wilt hebben, wil je ook graag de mensen van Akzo door die tunnel, om met de heer Geluk te spreken, dus mensen uit die delen van de provincie waar wel die elasticiteit voor geldt. Dit legt enige beperkingen op aan de tarieven, want dit zijn ook grote groepen. Ik denk dat wij in dit opzicht niet veel problemen behoeven te verwachten. Desalniettemin hoor ik bezorgdheid doorklinken. Ik zou bijna naar het non-paper moeten verwijzen. Laat ik dat maar niet doen. Misschien kunnen wij elkaar vinden in de volgende vorm. Aangezien niet te verwachten is dat op korte termijn zoveel mensen in de rij zullen staan dat wij direct onze zeggenschap kwijt zijn, zouden wij het kunnen laten zoals het in het wetsvoorstel staat. Dan hebben wij als overheid nog een aandeelhouderspositie waardoor wij grote invloed kunnen uitoefenen. Vervolgens kunnen wij enige regressie aanbrengen, waardoor men naarmate de jaren vorderen, minder vrijheid heeft om het referentietarief met grote percentages te verhogen. Als wij voor zo'n vorm kunnen kiezen, houden wij enige afstand tot het bedrijf en kunnen wij de mogelijkheden van beïnvloeding op de momenten dat het nodig is in stand houden. Ik ben bereid een daarop geënte nota van wijziging naar de Kamer te sturen. Dat zal in de loop van deze middag moeten, zodat dit stuk bij de stemmingen kan worden betrokken.

De **voorzitter**: De minister zegt: ik ben daartoe bereid. Mag ik eruit afleiden dat de minister het ook van plan is?

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ik ben het graag van plan, voorzitter. Ik constateer dat, als ik dat niet doe, in

## Jorritsma-Lebbink

elk geval het amendement van de heer Van der Steenhoven dan wel dat van de heer Van den Berg aangenomen dreigt te worden. Dat lijkt mij een veel minder goede oplossing, omdat wij dan elk jaar een politieke discussie over dit onderwerp krijgen.

De heer **Van Boxtel** (D66): Mag ik hieruit afleiden dat de minister aanbiedt om voorstel 8 uit het non-paper tot nota van wijziging te verheffen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat lijkt me wel, ja.

De heer **Van Boxtel** (D66): De brug naar nr. 9 is dan niet toereikend?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Daar zou ik eerlijk gezegd wat minder voor voelen, omdat nr. 9 vraagt om elk jaar tot politieke besluitvorming over het percentage te komen. Dan heb ik liever dat we in de wet vastleggen hoe het geregeld is.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik moet natuurlijk eerst zien hoe dat eruit gaat zien, maar ik ben graag bereid om mee te denken met de minister. Het blijft in mijn ogen echter zo dat er dan geen specifiek toezicht is via de publiekrechtelijke verantwoordelijkheid van de minister. Wil de minister wellicht de marges volledig in de wet vastleggen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik leg de marges in de wet vast en daaruit bestaat in dezen het toezicht van de overheid.

De heer **Van den Berg** (SGP): Dan moeten we dat toch even afwachten, waarbij ik de formele opmerking maak dat ik niet uitsluit dat de nota van wijziging aanleiding kan geven tot heropening van de beraadslaging.

De **voorzitter**: Dat is het onvervreemdbare recht van de Kamer.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik zal morgen graag tijdens de voetbalwedstrijd met u discussiëren!

De heer **Van den Berg** (SGP): Daar heb ik geen bezwaar tegen!

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Ik heb gezegd dat ik als aandeelhouder zal aandringen op

een veelgebruikerstarief. Ik heb echter het gevoel dat het overdone is om het in de wet vast te leggen, omdat ik ervan overtuigd ben dat het voor de NV zeer aantrekkelijk is om een veelgebruikerstarief te hanteren. Ik vind het een goede zaak om het als aandeelhouder te bevorderen, maar daarnaast ben ik er ook van overtuigd dat elk zichzelf respecterend bedrijf een dergelijk tarief zal invoeren.

De heer Geluk heeft wel erg veel eer aan twee VVD-ministers toegedeeld. Ik ben hem daar natuurlijk zeer dankbaar voor. Ik wil wel zeggen dat ik veel dank verschuldigd ben aan mijn collega van Financiën, die mee heeft willen denken over een creatieve oplossing voor een tot dan toe niet via creativiteit op te lossen probleem. Ik ben ook dankbaar dat het gehele kabinet het wetsvoorstel mede heeft willen ondersteunen, zodat het de Kamer kon worden toegezonden.

Het project kan nauwelijks een precedent hebben, want er zijn geen vergelijkbare situaties. Wij hebben wel Waddenveren, maar het lijkt mij weinig waarschijnlijk dat in de plaats daarvan ooit een tunnel kan worden aangelegd. Bovendien verlenen wij daar geen rijksbijdrage. Over wat ik wel heb gezegd, wordt de heer Van den Berg heel ongerust. Ik denk niet zo. Ik vind dat wij juist omdat deze constructie zo exclusief is, er wel van kunnen leren of er elementen in zitten die wij bij toekomstige vormen van PPS zouden kunnen gebruiken. De constructie staat echter zozeer op zichzelf, dat zij nooit precies overgedaan kan worden. Ik ken geen enkel systeem waarbij wij zo met rijkssubsidies omgaan.

De heer Van den Berg heeft het amendement op stuk nr. 8 nog eens in de aandacht aanbevolen. Ik ben altijd maar heel praktisch. Het gaat over de Wegenverkeerswet. Stel dat er op de aansluitende provinciale weg een bepaalde maximumsnelheid is en dat de maximumsnelheid in de tunnel daarvan afwijkt. Dat is toch raar. Het Rijk stelt de ene limiet vast en de provincie de andere. Dat vind ik raar. Stel dat er op de provinciale weg een inhaalverbod voor vrachtauto's komt, maar dat het Rijk dan voor de tunnel een aparte beslissing moet nemen. Die zaken zijn geregeld in de Wegenverkeerswet. Hoewel wij het beheer formeel onder ons houden, vind ik dat de bevoegdheid voor de verkeersregule-

ring in dit geval gewoon behoort bij de provinciale wegbeheerder, die toevallig op de aansluitende wegen ook de verkeersregels bepaalt. Ik snap eerlijk gezegd niet zo goed waarom het zo'n groot probleem is om het te doen zoals wij het voorstellen. Als het amendement van de heer Van den Berg op stuk nr. 8 wordt gevolgd, moeten wij daarna nog ingewikkelde procedures gaan uitvoeren.

De heer Reitsma suggereert min of meer dat er gedwongen afstoting van aandelen naar private investeerders moet plaatsvinden. Dat is niet zo. Hij heeft echter gelijk dat het wel de intentie is, niet alleen van de minister van Financiën, maar ook van mij, om private deelnemers te zoeken, al was het maar omdat dit het Rijk of de provincie geld kan schelen. Het is niet nodig om publiek geld te laten zitten in iets dat ook privaats kan. Het is echter alleen interessant als het ook ons iets oplevert. Het is niet zoals de heer Stellingwerf suggereert, dat het zo wordt dat de private deelnemers alleen maar de leuke dingen en niet de risicovolle zaken hoeven over te nemen. Of er is een laag risico op het moment dat zij het overnemen en dan betalen zij een hoge prijs. Of er is een groot risico op het moment dat zij willen overnemen en dan zal die prijs iets lager zijn, maar dan is dat grote risico wel weg voor de rijks- of provinciale overheid. Zo zal het werken. Het is wel een kwestie van vraag en aanbod en wij zijn natuurlijk geen gekke Henkie. Als het een buitengewoon hoog rendement meebrengt en een uitermate laag profiel, moeten zij of heel veel betalen of wij houden het zelf.

De vraag over veiligheid voordat het operationeel wordt, is een terechte. Ik zeg er wel bij dat het uiteindelijk een verantwoordelijkheid is van de bestuurders die verantwoordelijk zijn voor de veiligheid, niet alleen voor deze tunnel, maar voor het geheel van het wegennet in hun gemeente c.q. provincie. Dat daaraan gewerkt wordt, is ook een ding dat zeker is, en Binnenlandse Zaken is daarbij ook betrokken.

Wat het fiets-voetveer betreft is het interessant als de heer Van der Steenhoven zegt dat het een halfuursdienst moet zijn, maar wij gaan daar niet over. Er ligt een uitspraak van de Kamer dat zij wil bevorderen dat de provincie het fiets-voetveer uitvoert. Alles wijst

## Jorritsma-Lebbink

erop dat het buitengewoon interessant is voor de provincie om dat te gaan doen. Nogmaals, zeker na de laatste wijziging van de Wet personenvervoer is de provincie nog meer dan daarvoor verantwoordelijk voor het openbaar vervoer op haar grondgebied. Zelfs als er een tekort zou zijn, zou de provincie kunnen besluiten om een stukje van haar openbaarvervoerexploitatievergoedingen te gebruiken voor dat fiets-voetveer, maar het schijnt niet eens nodig te zijn. Dat heeft niets te maken met het meenemen van de fiets bij de NS, maar met de vergelijkbaarheid van het tarief.

Dat carpooltarief lijkt mij buitengewoon onhandig. Allereerst heeft de overheid tal van mogelijkheden om het carpoolen te bevorderen. Er is een carpoolregeling, een fiscale regeling waar mensen voordeel van hebben. Het is bovendien altijd voordelig om met meer mensen in de auto door die tunnel te rijden, omdat je dan maar één keer hoeft te betalen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Een liftplek voor de tunnel.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Je zou zelfs kunnen nadenken over een liftplek voor de tunnel. Dat is ook interessant. Het systeem wordt echter heel ingewikkeld als de exploitant ook nog in de auto moet gaan kijken hoeveel mensen erin zitten. Dat was het in het ene geval, maar dat is het ook in het voorstel dat u doet. Zeker als elektronisch gegeven gaat worden, wat niet uitgesloten mag worden, is het niet te controleren. Overigens is dit bij de huidige veren ook niet aan de orde. Bij de Zeelandbrug was dat indertijd ook niet aan de orde. Ik denk dat wij daar andere beleidsinstrumenten voor moeten gebruiken dat het toltarief. Elk tarief per auto bevordert al dat het interessant is en goedkoper om er met meer mensen in een auto dan met meer auto's doorheen te rijden.

Wat betreft de laatste opmerking van de heer Van Boxtel over mogelijke gevolgen uit de discussie rond PPS, denk ik dat wij dit gewoon goed moeten volgen. Het lastige is dat wij bezig zijn met redelijk unieke zaken, waarbij je wellicht ook gaande het proces tot de conclusie komt dat je sommige zaken misschien overgereguleerd hebt en sommige

misschien ondergereguleerd hebt, wat je niet had kunnen voorzien op het moment dat de wet gemaakt werd. In dit land is het nog altijd zo dat wetten gewijzigd kunnen worden. Ik denk dat wij die discussie gezamenlijk moeten voeren en moeten kijken wat het aan het eind van de rit zou kunnen betekenen voor de dan in werking zijnde wet.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Is het niet wenselijk in de wet op te nemen hoe het zit met de opbrengst wanneer de exploitatie door derden wordt uitgevoerd?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Als de NV de tunnel door derden laat exploiteren, is zij ervan overtuigd dat op deze manier efficiencywinst te behalen is. Laten wij nu gewoon eens afwachten wat men doet. Het mag nooit tot gevolg hebben dat men zich niet aan de wet houdt. Alles wat er vervolgens gebeurt, moet conform de wet zijn. Ook als een derde iets voor de NV doet, blijft de NV altijd aan de wet gebonden. De NV zal in een exploitatieovereenkomst dus altijd datgene wat in de wet staat, moeten vastleggen als verplichting voor die derde. Het is net als bij de aanleg, die wij ook niet doen. Degene die de aanleg wel doet, moet zich aan de wettelijke normen houden. Ik vind het dan ook overbodig om dit vast te leggen. Ik weet ook niet of er voorstellen komen die uit efficiencyoverwegingen interessant zijn en waarmee men zich gewoon aan de wet houdt.

De **voorzitter**: Ik constateer, dat de minister een nota van wijziging heeft aangekondigd. Ik dring er bij haar op aan deze ten spoedigste in te dienen, opdat de Kamer de gelegenheid heeft er nog naar te kijken. Onder dit voorbehoud kunnen wij de beraadslaging sluiten.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, morgen te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt van 13.55 uur tot 14.40 uur geschorst.

**Voorzitter: Van Nieuwenhoven**

□

De **voorzitter**: De ingekomen stukken staan op een lijst die op de tafel van de griffier ter inzage ligt. Op die lijst heb ik voorstellen gedaan over de wijze van behandeling. Als aan het einde van de vergadering daartegen geen bezwaren zijn ingekomen, neem ik aan dat de Kamer zich met de voorstellen heeft verenigd.

---

## Regeling van werkzaamheden

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Stellingwerf.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Ik wilde verzoeken om morgen een verslag van een algemeen overleg aan de agenda toe te voegen, namelijk over de vaststelling van het tracé van de A4 bij Steenberg. Het is nog niet geheel duidelijk of het daadwerkelijk tot het indienen van een motie moet komen, want ik moet daar nog wat informatie over inwinnen. Maar omdat het waarschijnlijk wel door zal gaan, wil ik u alvast het verzoek doen om dit morgen aan de agenda toe te voegen.

De **voorzitter**: Mijn informatie is, dat de minister morgen helemaal niet in het land is. Dat lijkt mij dus al een probleem voor het algemeen overleg.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Het algemeen overleg is al geweest. Ik verzoek nu om het verslag van dit algemeen overleg op de agenda te zetten.

De **voorzitter**: Dan is het nog een probleem, dat de minister heeft aangegeven morgen niet in het land te zijn. Ik hoor nu dat het eventueel vanavond zou kunnen. Wij zullen daar verder naar informeren en ik neem aan dat dit u helpt.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik ben vanavond wel aanwezig en naar ik hoop de andere woordvoerders ook. Wat mij betreft, is dat een oplossing.

De **voorzitter**: Wij zullen dit in de loop van de middag zodanig oplossen, dat het wat de procedure betreft naar ieders tevredenheid zal zijn.