

Vergaderjaar 1995–1996

17 741

Westerschelde Oeververbinding

Nr. 19

¹ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), ondervoorzitter, Van den Berg (SGP), Lilipaly (PvdA), Biesheuvel (CDA), voorzitter, Reitsma (CDA), Versnel-Schmitz (D66), Van Gijzel (PvdA), Leers (CDA), Van Heemst (PvdA), Verbugt (VVD), Van Rooy (CDA), Poppe (SP), Van 't Riet (D66), Duivesteijn (PvdA), H.G.J. Kamp (VVD), Stellingwerf (RPF), Crone (PvdA), Roethof (D66), M.B. Vos (GroenLinks), Verkerk (AOV), Van Zuijlen (PvdA), Van Waning (D66), Keur (VVD), Hofstra (VVD), Assen (CDA).

Plv. leden: Blauw (VVD), Schutte (GPV), Van Gelder (PvdA), Soutendijk-van Appeldoorn (CDA), Dankers (CDA), Jeekel (D66), Swildens-Rozendaal (PvdA), Terpstra (CDA), Huys (PvdA), Korhals (VVD), Esselink (CDA), Hillen (CDA), H. Vos (PvdA), Remkes (VVD), Leerkes (Unie 55+), Witteveen-Hevinga (PvdA), Augusteijn-Esser (D66), Rosenmüller (GroenLinks), Boogaard (groep-Nijpels), Valk (PvdA), Hoekema (D66), Klein Molekamp (VVD), Te Veldhuis (VVD), Van der Linden (CDA).

² Samenstelling:

Leden: Schutte (GPV), Van Rey (VVD), Terpstra (CDA), Smits (CDA), Reitsma (CDA), Vliegthart (PvdA), Ybema (D66), voorzitter, Schimmel (D66), Van Gijzel (PvdA), Witteveen-Hevinga (PvdA), Hillen (CDA), Hoogervorst (VVD), ondervoorzitter, Van Wingerden (AOV), Rabbae (GroenLinks), Voûte-Droste (VVD), Adelmund (PvdA), Giskes (D66), H.G.J. Kamp (VVD), Zonneveld (CD), Van Dijke (RPF), Van der Ploeg (PvdA), B.M. de Vries (VVD), Van Zuijlen (PvdA), Van Walssem (D66), Ten Hoopen (CDA).

Plv. leden: Van der Vlies (SGP), Van Hoof (VVD), De Hoop Scheffer (CDA), Van der Linden (CDA), Wolters (CDA), Noorman-den Uyl (PvdA), Bakker (D66), Jeekel (D66), Van Zijl (PvdA), Liemburg (PvdA), De Jong (CDA), Rijpstra (VVD), Verkerk (AOV), Rosenmüller (GroenLinks), Hofstra (VVD), Crone (PvdA), Assen (CDA), M.M.H. Kamp (VVD), Marijnissen (SP), Leerkes (Unie 55+), Verspaget (PvdA), Hessing (VVD), Van Nieuwenhoven (PvdA), Van de Camp (CDA).

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 28 augustus 1996

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ en de vaste commissie voor Financiën² hebben op 25 juni 1996 overleg gevoerd met minister Jorritsma-Lebbink van Verkeer en Waterstaat over haar **brief inzake de Westerschelde Oeververbinding (WOV) (VW-96-303)**.

Van het gevoerde overleg brengen de commissies bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissies

De heer **Lilipaly** (PvdA) wenste verdergaande besluitvorming over de WOV niet te blokkeren nu de provincie Zeeland na een discussie van zo'n 30 jaar op grond van een zakelijke afweging in meerderheid heeft besloten tot aanleg ervan. Wel wenste hij antwoord op enkele belangrijke vragen. Zeeland ziet zich met deze keuze gesteld voor niet onaanzienlijke financiële risico's, niet alleen bij de exploitatie van de WOV, maar ook bij die van het fiets- en voetveer. Het is aan de provincie om dit risico in te schatten. Ook het Rijk wordt echter geconfronteerd met grote financiële risico's. Verwijzend naar de brief van de minister d.d. 13 juni aan de Combinatie Westerschelde, benadrukte hij dat het niet zo mag zijn dat alle financiële «vuiltjes» voor het Rijk zijn. Waarom is de provincie Zeeland er niet in geslaagd om private financiers voor de WOV te interesseren? Is er twijfel aan de haalbaarheid van het project, levert de geringe toename van het verkeer te grote risico's op, of was er onduidelijkheid over de garantie van het Rijk? Waarom zijn de rapportage van de Delta nutsbedrijven en het PSD-rapport niet openbaar?

Het Rijk heeft inmiddels het initiatief tot aanleg van de WOV van de provincie overgenomen. Daartoe wordt een NV opgericht die door het Rijk van aandelenkapitaal wordt voorzien. Terecht levert ook de provincie daarin een bijdrage. Immers, de provincie verlangt deze verbinding. De provinciale tracéprocedure voor de als regionale verbinding te beschouwen WOV heeft geleid tot een keuze voor een geboorde tunnel tussen Ellewoutsdijk en Terneuzen. Kosten: 1,7 mld., inclusief aansluiting op het bestaande wegennet. Bij dit laatste zet de accountantsdienst vraagtekens. Onduidelijk is of de wegen in de toekomst voldoende capaciteit hebben. Is dit wel voldoende onderzocht, gezien de ervaringen met de Liefkenshoek-tunnel?

Door te kiezen voor een NV-constructie worden afwegingen in MIT-verband of aan de hand van EMU-criteria omzeild, zo constateerde de heer Lilipaly. Hoewel hij eigenlijk vond dat MIT-procedures moeten worden gevolgd, kon hij zich voorstellen dat voor een andere weg is gekozen om verdere vertraging (of zelfs het niet doorgaan) van dit al lang slepende project te voorkomen. Dat moet echter niet te vaak gebeuren. Wat vindt de minister hiervan? Van verschillende kanten wordt erop aangedrongen de oprichting van de NV wettelijk te regelen om belangenverstrengelingen te voorkomen. Is de minister hiertoe bereid en zo neen, waarom niet? Onduidelijk is, wat er na ommekomst van 30 jaar met de NV gebeurt. Neemt het Rijk de exploitatie van de WOV dan geheel over, zodat de verbinding een rijksweg wordt die niet in het SVV voorkomt? Op welke juridisch planologische grondslag is de WOV eigenlijk gebaseerd? Een goed bestuurlijk draagvlak is voor de WOV van cruciaal belang. Kunnen eventuele protesten van derden tegen de bouw tot vertraging en daarmee tot enorme schadeposten leiden? Een jaar vertraging zou naar schatting zo'n 180 mln. kunnen kosten. Is dat voor rekening van de bouwer? Welk risico loopt het Rijk mogelijke juridische procedures te verliezen? Is de landsadvocaat hierover geraadpleegd? Pas in 2032 is exploitatie van de WOV voor het ministerie van V&W voordeliger dan voortzetting van de veerdienst. De tolopbrengst vormt daarbij een risico, maar niet uitgesloten is dat daarmee ook «winst» kan worden geboekt. Zorgelijk is de constatering van de accountantsdienst dat voor onvoorzien uitgaven te weinig is geraamd. Daar moet 79 mln. bij. Wat vindt de minister hiervan en hoe oordeelt zij over deze twijfels van haar eigen accountantsdienst? Onduidelijk is de financiering tussen 1997 en 2002 als de tunnel wordt gebouwd en er nog geen inkomsten zijn. Wordt dan gefinancierd uit de lopende begroting of uit het infrastructuurfonds?

De heer Lilipaly ging ervan uit dat voldoende verkeer gebruik zal maken van de WOV. Wat is de relatie tussen de WOV en de Dammenroute en hoe groot is het risico dat dit een ongewenste derde verbinding wordt tussen Rotterdam en het Zuiden? Hoewel de realisering van een voet- en fietsveer zowel financieel als qua dienstregeling een provinciale aangelegenheid is, dienen op deze punten enige garanties te worden geboden. Hoe zeker is het dat er daadwerkelijk een voet- en fietsveer komt? Wordt die zekerheid ook ergens anders dan alleen maar summier in het bestuursakkoord vastgelegd? De WOV genereert autoverkeer en reduceert fietsverkeer. Dat komt niet overeen met het kabinetsbeleid en daarom moet de minister de inspanningsverplichting aangaan om het veer te realiseren, met gratis overplaatsing van fietsers en voetgangers. Als dit niet mogelijk is, moeten redelijke prijzen worden berekend. Hoe dan ook mag de aanleg van de WOV niet resulteren in een aanzienlijke achteruitgang voor het langzaam verkeer.

Mevrouw **Verbugt** (VVD) vond de WOV van groot belang voor de ontwikkeling van de provincie Zeeland. Zij bevordert de veiligheid op de Westerschelde, is 24 uur per dag te gebruiken, geeft impulsen aan de groei van de werkgelegenheid, verenigt tot nu toe gescheiden arbeidsmarkten, verbetert vestigingsvoorwaarden aanzienlijk en brengt reis- en wachttijden terug (winst circa 50 mln.). Ook biedt zij de rijksoverheid en het bedrijfsleven de kans om ervaring op te doen met de technologie van het ondergronds bouwen, iets dat van belang is voor komende infrastructurele projecten. Dit alles maakt de WOV een strategische investering die constructief moet worden bejegend. Wel moet er bij dit alles aandacht zijn voor het verlies aan arbeidsplaatsen bij de provinciale stoombootdienst. Aan opzet en uitvoering van een goed sociaal plan hechtte zij zeer. Is de toekomstige exploitant van de WOV hierbij betrokken?

Gezien de voor het jaar 2000 voorziene vervangingsinvesteringen (500 mln.) om de veerdiensten in de vaart te houden, vond mevrouw Verbugt het thans het juiste tijdstip om na de al zo'n 40 jaar lopende discussie te

besluiten tot aanleg van de WOV. Dat deze verbinding niet in het MIT is opgenomen, is vooral ook historisch bepaald en mag de Kamer er niet van weerhouden thans een besluit te nemen. Gezien de onwil van de banken om de aanleg van de WOV te financieren, getuigt het van durf dat bewindslieden het voortouw nemen om de WOV via een staats-NV te realiseren. Hoewel financiële analyses aangeven dat het Rijk met exploitatie van de tunnel beter af is dan met die van de veren, moet de WOV worden gegrondvest op een zo gedegen financiële constructie dat wordt voorkomen dat het Rijk financiële risico's neemt waarvoor de Kamer op termijn geen verantwoordelijkheid kan dragen. Niet voorziene overschrijdingen moeten namelijk worden opgevangen binnen het infrafonds, wat gevolgen kan hebben voor de prioritering van andere infrastructuurprojecten. Belangrijk is, dat nu ook de provincie Zeeland financieel in het project stapt (en dus enig risico neemt). Bij dit alles tekende zij aan dat risico's van de WOV moeten worden afgezet tegen die welke worden gelopen bij voortgezette exploitatie van de veerdiensten.

Hoewel in het kader van de WOV thans voor het eerst in Nederland voor een infrastructuurproject een risicoanalyse is uitgevoerd, laat het rapport van de rijksaccountant over de WOV nog de nodige vragen open. Zo is de WOV de tweede geboorde tunnel in Nederland op een moment dat met de eerste nog pas onlangs is gestart. Met de techniek is dus nog maar weinig ervaring opgedaan. Formeel zijn bouw-, boor- en ontwerprisico's voor de bouwcombinatie, die zich hiervoor heeft verzekerd. Loopt het Rijk echt geen enkel risico, ook niet door vertraging, stopzetting van de bouw of het in problemen komen van de bouwcombinatie? Het is logisch dat ultieme risico's (natuurrampen of oorlog) voor rekening van het Rijk blijven, maar als het gaat om scheepswrakken of puin ligt dat toch anders. Doet het verrichte onderzoek vermoeden dat het Rijk op dit gebied nog een reëel risico loopt? Kunnen nog extra kosten voortvloeien uit het uit veiligheidsoverwegingen aanleggen van extra dwarsverbindingen? Op verzoek van de lokale brandweer zijn inmiddels aanpassingen gemaakt en ook zijn aanvullende afspraken gemaakt over het doorlaten van gevaarlijke stoffen. Zijn hiermee de veiligheidsrisico's voldoende gedekt? Moet de post onvoorzien niet veel hoger worden geraamd? Ook is in het project geen reservering opgenomen voor financiële claims van aannemers. In deze steunde zij de opstelling van de minister in haar schrijven d.d. 13 juni jl. Heeft het daarin aangekondigde overleg al plaatsgevonden en zo ja, is daarover iets mede te delen dat voor de besluitvorming over dit project relevant is?

Alle verantwoordelijkheden en bevoegdheden ten aanzien van het project worden ondergebracht in een NV, die over het gevoerde beleid verantwoording aflegt aan een raad van commissarissen. Hoe verhoudt dit zich tot de ministeriële verantwoordelijkheid en de controlerende rol van de Tweede Kamer, zo vroeg mevrouw Verbugt. Recente ervaringen op dit gebied onderstrepen het belang van een heldere verantwoordelijkheidsverdeling. Het toezicht op de NV moet worden geregeld. De Kamer moet de minister te allen tijde op haar beleid in deze kunnen aanspreken. Hoe ziet de minister dit? De zeggenschapsverhoudingen moeten verstrengeling tussen bedrijfseconomische en politieke belangen voorkomen. Voorziet de minister spanning tussen de rol van de staat als aandeelhouder en als hoeder van het algemeen belang? Duidelijkheid moet er ook zijn over de hoogte van de tol en over de periode waarover die wordt geheven. Zal de tol in het begin van de exploitatie van de WOV op ongeveer hetzelfde niveau liggen als het tarief voor een overtocht met het veer? Wordt daarna alleen aan de hand van het prijsindexcijfer aangepast? Is de minister bereid om het project afzonderlijk te boeken op de jaarlijkse begroting van haar ministerie? Onduidelijk is de toekomst van de NV na het verstrijken van de toltermijn. Ook is onduidelijk hoe het zit met de eventuele toetreding van private financiers als er geen bouwrisico meer is. In welke waarborgen is voorzien en kan de Kamer zich

hierover later nog uitspreken? Als nu duidelijk wordt vastgelegd dat de Kamer zich hierover in de toekomst nog kan uitspreken, kan de besluitvorming op dit moment gewoon verder gaan. Afspraken over kostenoverschrijdingen, tegenvallende rendementsontwikkelingen en BTW moeten nog worden vastgelegd in een convenant tussen de NV, het Rijk en de provincie. Wat is de strekking van deze afspraken en waarom zijn die er nu nog niet? De bestuursovereenkomst wekt niet de indruk dat het planologisch risico volledig is afgedekt. Zo moet over verlening van vergunningen nog bestuurlijk worden overlegd. Is de projectvoorbereiding op dit punt wel sluitend? Valt een afgedwongen MER onder de opschortende voorwaarden die in het fasencontract zijn opgenomen? In dit verband pleitte zij voor stroomlijning en vereenvoudiging van de procedures bij grote projecten. Wil de minister samen met haar collega van VROM stappen zetten in de richting van een éénbesluitregeling?

Voor de WOV is een goede toeleidende infrastructuur van groot belang. Zo moet worden gevreesd dat de aansluiting van de N61 op het WOV-tracé op termijn onvoldoende is voor een functionele doorstroming. Aandacht vroeg zij voor de capaciteit van de A58, resp. de N56 op Zuid-Beveland en de aansluiting bij Terneuzen. Rijk en provincie zouden hiernaar onderzoek moeten doen. Is de minister daartoe bereid? Toekomstige aanpassingen van het rijkswegennet moeten via de MIT-procedure lopen, zodat een afweging kan worden gemaakt tegen andere projecten. Ten slotte herinnerde zij aan de toezegging van een vorig kabinet om te bezien in hoeverre de WOV kan worden opgenomen in een betere Noord-Zuidontsluiting van de provincie Zeeland. Ook dat vraagt nader onderzoek. Hoe denkt de minister hierover?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66) concludeerde uit de lange voorgeschiedenis van de WOV dat in wisselende omstandigheden weliswaar al diverse keren is besloten tot aanleg ervan, maar dat de financiële haalbaarheid ervan steeds een probleem vormde. Verschillende berekeningen tonen aan dat aanleg van de WOV uiteindelijk goedkoper is dan voortgezette exploitatie van de veerdiensten. Ook bevordert de WOV de veiligheid op de Westerschelde, versterkt zij de economische structuur en levert zij ervaring en kennis op over ondergronds bouwen. Daar staat tegenover dat de Kamer thans in de besluitvorming in feite voor het blok wordt gezet doordat vóór 1 juli a.s. een beslissing moet worden genomen over de ontwerp- en bouwovereenkomst. Een belangrijke voorwaarde voor instemming met het project is, dat de Kamer als controlerend orgaan op basis van voorafgaande rapportage een beslissing kan nemen op de drie zogenaamde go/no-gomomenten uit het fasencontract.

In het kader van het WOV-project is gekozen voor een NV-constructie boven directe financiering door het Rijk langs de normale weg. Dit roept het risico op van vermenging van de rol van de staat als hoeder van het algemeen belang en politiek en maatschappelijk verantwoordelijke voor de exploitatie van de WOV en die als aandeelhouder-dividendontvanger. Om in die situatie helderheid te bieden moeten het toezicht op de NV en de verdeling van verantwoordelijkheden wettelijk worden geregeld. Voornaamste argument voor oprichting van de NV is de financiering van het project, omdat het bij financiering uit het infrastructuurfonds onvoldoende prioriteit zou krijgen in het MIT. Hoewel het Rijk er nu verantwoordelijkheid voor neemt, gaat het immers om een regionaal project. Welke precedentwerking gaat hiervan uit? Moet de NV winstmaximalisatie nastreven? Wie beslist over de hoogte van de toltarieven? Kunnen toltarieven binnen bandbreedtes variëren? Wanneer komt hier duidelijkheid over? Die is belangrijk voor de inwoners van Zeeuws-Vlaanderen en Midden-Vlaanderen. De NV-constructie leidt ertoe dat aanleg van de WOV geen gevolgen heeft voor het financierings-/EMU-tekort, maar wel voor de EMU-schuld. In 2002 komt de schuldquote hierdoor 0,2% hoger uit. Kan dit nader worden toegelicht? Welk effect

heeft de NV-constructie op de lange termijn? Na afloop van de tolperiode is het Rijk eigenaar van een NV die nog nauwelijks inkomsten heeft, maar die nog wel geld kost. Neemt de minister het advies van de accountantsdienst over om de financiering door de NV zodanig te regelen dat het project afzonderlijk op de begroting tot uiting komt? Waarom is private financiering van het project niet van de grond gekomen? De mogelijkheid van een PPP-constructie wordt nog steeds opgehouden. Welk percentage aandelen wil de rijksoverheid minimaal en maximaal aan private financiers verkopen en hoe wordt de Kamer betrokken bij besluitvorming over deelname van private financiers? Deelname van private financiers in een overheids-NV kan ertoe leiden dat bepaalde voordelen verdwijnen. Kan een beroep worden gedaan op Europese fondsen, bijvoorbeeld in het kader van een in overleg met Vlaanderen te ontwikkelen Euregiobeleid? Waarom is voor onvoorzien maar 5% in de begroting opgenomen, in plaats van de gebruikelijke 10%? De accountantsdienst adviseert om voor claims uit eerdere aanbestedingen in de begroting een PM-post op te nemen. Wordt dit gedaan en zo ja, hoeveel is er maximaal mee gemoeid? Zo nee, waarom niet? Waarom zijn puinrisico's en risico's voor de landgedeelten Zuid-Beveland en Terneuzen niet opgenomen in het bouw-, boor- en ontwerprisco voor de bouwonderneming? Volgens de basisrapportage grote projecten zorgt het ministerie van VW voor aanvulling binnen de rijksbegroting indien het interne rendement lager is dan 7,5%. Volgens de gegevens ligt het nu op 8,5%. Hoe groot is de kans dat het lager wordt dan 7,5% en wat kan dat veroorzaken?

Hoe realistisch zijn verkeersprognoses en het daaraan gekoppelde rendement, zo vroeg mevrouw Van 't Riet? Hoe verhouden deze prognoses zich tot het SVV-beleid dat gericht is op terugdringing van de automobiliteit? Omdat niet wordt uitgegaan van de noodzaak van uitbreiding van het wegennet in de komende twintig jaar, zijn hiervoor geen investeringsbedragen in de begroting opgenomen. Het rapport van de accountantsdienst laat echter vraagtekens bestaan over de toereikendheid van de capaciteit van het wegennet in de toekomst. In dit verband wees zij op de problemen met de Liefkenshoektunnel. Wordt het door de accountantsdienst geadviseerde onderzoek uitgevoerd? De enkelbaans toeleveringswegen zullen er bij toenemend autoverkeer toe leiden dat de toch al grote verkeersonveiligheid in Zeeland nog verder toeneemt. Het voet- en fietsveer wordt nu afgedaan als een provinciale aangelegenheid, maar moet dit niet worden toegeschreven aan het project? De veren worden nu gezien als onderdeel van het hoofdwegennet. Op 3 augustus 1994 geeft de minister in een brief aan de Kamer nog aan dat de WOV een ontbrekende schakel is in dit hoofdwegennet. Hoe is dit te rijmen met de huidige typering van de WOV als regionale verbinding?

Berekening van werkgelegenheidseffecten van de WOV is gebaseerd op de omstreden methode-Bomhoff. Zijn er minder omstreden methoden, zo vroeg mevrouw Van 't Riet. Tegenover deze spin-off staat direct verlies van werkgelegenheid bij de veerdiensten. Welke afvloeiingsregeling is voor dit personeel voorzien? Is er een sociaal plan en hoe wordt dit gefinancierd?

Uit de stukken begreep mevrouw Van 't Riet dat volgens de provincie een aanvullende MER niet nodig is. Hoe denken de ministeries van V&W en van VROM hierover? Valt een eventueel afgedwongen MER onder de opschortende voorwaarden uit het fasencontract? Is voor circa 25 mln. extra brandwerende en veiligheidsvoorzieningen geschraapt, omdat gevaarlijke stoffen door de tunnel worden begeleid, terwijl het overige verkeer wordt stilgelegd? Welk percentage van het vrachtverkeer door de WOV zal gevaarlijke stoffen vervoeren? Voor de uit veiligheidsoverwegingen gewenste aanleg van meer dwarsverbindingen tussen de tunnelbuizen is geen geld gereserveerd. Mede het ontbreken van een vluchtstrook in de tunnel vereist dat voldoende aandacht aan veiligheid

wordt besteed. Worden meer dwarsverbindingen aangelegd en zo ja, hoe wordt dit gefinancierd?

Mevrouw **Vos** (GroenLinks) wees aanleg van de WOV af en sloot zich aan bij de constatering van de GroenLinks-fractie in Provinciale Staten van Zeeland, die het een unicum vond dat met de aanleg van de WOV een oplossing wordt gezocht voor een probleem dat er niet is. Dat er de nodige vraagtekens bij dit project zijn te zetten, wordt onderstreept door het feit dat de provincie er eerder niet in slaagde om er interesse voor te wekken bij private financiers. Gezien de schaarste aan middelen voor infrastructurele werken is het absurd dat de besluitvorming over een vervoerskundig zeer discutabel project als de WOV buiten het MIT en het SVV II is gehouden. Wat is hiervan de reden? Verder laat de minister de realisering van een voet- en fietsveer geheel aan de provincie over. Als dit veer er al komt, zal het waarschijnlijk slechts één keer per uur varen. Vindt de minister dat voldoende? Kunnen fietsers ook gebruik maken van een bus die door de tunnel gaat rijden? Omdat de provincie dit alles moet regelen en betalen, is het maar de vraag hoe het allemaal uitpakt. De minister moet een goede verbinding ook voor fietsers en voetgangers garanderen. Zoals het er nu uitziet, leidt de WOV per saldo tot meer autogebruik en autokilometers. Passanten moeten incl. de lengte van de tunnel gemiddeld 14 km omrijden, wat neerkomt op 63 mln. extra autokilometers extra per jaar, zijnde een toename van het Zeeuwse autoverkeer met 10% à 15%. Wat vindt de minister hiervan?

Zeer onzeker vond mevrouw Vos ook het economisch effect van aanleg van de WOV. Een desbetreffende, positieve rapportage van de provincie is op een omstreden onderzoeksmethode gebaseerd. Die positieve verwachtingen worden verder gerelativeerd doordat de provincie in een integrale verkeers- en vervoersstudie zelf concludeert dat er geen significante aanwijzingen zijn dat aanbod van nieuwe infrastructuur op regionaal niveau de ruimtelijke economische ontwikkeling beïnvloedt. Duidelijk is zeker dat aanleg van de WOV leidt tot verlies van werkgelegenheid bij de veerdiensten. Van de 400 arbeidsplaatsen die verloren gaan, komen er slechts 70 terug.

Mevrouw Vos sprak er haar bevreemding over uit dat de besluitvorming rond de WOV pas op een zeer laat tijdstip openbaar werd. Daardoor zijn bij het nemen van een beslissing over dit project met gigantische financiële consequenties nog steeds niet alle gegevens voorhanden. Zij had bedenkingen tegen de oprichting van een overheids-NV, zeker ook omdat nog volstrekt onduidelijk is wat er na de tolperiode van 30 jaar gebeurt. De overheid draagt dan nog steeds rentelasten, terwijl er geen inkomsten meer tegenover staan. De aandelen van de NV zijn dan waardeloos. Een beperkte vergelijking van kosten laat zien dat na 2030 de exploitatie van de tunnel iets goedkoper is dan voortgezette exploitatie van de veerdiensten. In die berekeningen zijn echter veel onzekerheden ingebouwd. Het is nog maar de vraag hoe een en ander uitpakt in een berekening waarin ook milieukosten en kosten voor een afvloeiingsregeling voor het personeel van de veerdiensten worden betrokken. Onvoldoende is onderzocht wat er gebeurt als wordt besloten om de veerdiensten voort te zetten en de tunnel niet aan te leggen. Problemen ontstaan zeker als optimistische vervoersprognoses niet uitkomen. De minister stelt dat dan de tarieven zullen moeten stijgen, maar dat leidt alleen maar tot nog minder passanten. Het DHV-rapport toont aan dat 15% of 30% prijsverhoging leidt tot resp. 6% of 11% vraaguitval. Een enquête in de Provinciale Zeeuwse Courant geeft daarnaast aan dat men een toltarief boven de f 10 voor een enkele reis te hoog vindt. Weliswaar wordt ernaar gestreefd om het eindtarief van de veren het begintarief van de tunnel te laten zijn, maar dan is niet voorzien in het nu voor de veren geldende gereduceerde tarief voor bewoners van Zeeuws-Vlaanderen. Komt zo'n verlaagd tarief er niet, dan leidt aanleg van de WOV voor die

groep zeker tot hogere kosten. Welke gevolgen heeft zo'n verlaagd tarief voor de exploitatie van de WOV?

Vraagtekens zette mevrouw Vos bij de door de minister onderschreven stelling van de provincie dat een nieuwe MER niet nodig is. Er is toch nooit een MER gemaakt waarin alle varianten (incl. de tunnelvariant) zijn bestudeerd en vergeleken? Welke risico's zijn er als hiertegen beroep wordt aangetekend?

De heer **Van Dijke** (RPF) prees de minister voor haar kordate optreden in dit dossier. De WOV moet er hoe dan ook komen. Als het niet kan zoals het moet (via het MIT), moet het maar zoals het kan. Voortzetting van de veerdiensten zal op termijn vrijwel zeker leiden tot het uitvallen van een van de veren, hetgeen een verschraling van de dienstverlening in Zeeland betekent. Ook kon hij zich niet voorstellen dat het Rijk tot in lengte van jaren de hoge kosten van het in de vaart houden van twee veerdiensten voor zijn rekening zal willen nemen. Aandacht vroeg hij voor mogelijke verstengeling van politieke en bedrijfseconomische belangen in de op te richten NV. Moet dit niet worden ondervangen in een wettelijke regeling? Hoe hoog zijn eventueel nog te betalen claims en waaruit moeten die worden betaald? Een nadere toelichting wenste hij op de zeer aanzienlijke financiële gevolgen van mogelijke vertragingen. Zijn die in de contract-besprekingen voldoende afgedekt? Waarom moet tolheffing een wettelijke basis krijgen en hoever is de voorbereiding van deze wetgeving gevorderd? Wie bepaalt de hoogte van het toltarief? Krijgen Zeeuws-Vlaamse en andere frequente gebruikers een gereduceerd tarief, net als nu op de veren? Realisering van een voet- en fietsveer wordt aan de provincie overgelaten, maar is het ondenkbaar dat de provincie het Rijk verantwoordelijk stelt voor het wegvallen van deze vorm van openbaar vervoer? Combinatie van een voet- en fietsveer met een frequentie van één keer per uur en een busverbinding door de tunnel vond hij niet adequaat. Is het niet beter om te kiezen voor een goede, frequente busverbinding door de tunnel?

Uit de stukken begreep de heer Van Dijke dat de WOV een gunstig effect zal hebben op de ontwikkeling van de werkgelegenheid. Bij het door de provincie gehanteerde model zette hij echter vraagtekens. Kunnen cijfers nader worden onderbouwd? Aandacht vroeg hij voor de positie van afvloeiend PSD-personeel. Kan dit personeel voorrang krijgen bij sollicitatie naar functies in de bedrijfsvoering van de WOV?

Betekent de instemming van de minister met het standpunt van de provincie dat voor de aanleg van de WOV geen nieuwe MER nodig is, dat zij daarover zelf geen opvatting heeft, zo vroeg de heer Van Dijke. Overigens gaf ook hij aan geen echte redenen te zien voor een nieuwe MER.

De heer **Reitsma** (CDA) vond dat de WOV na de eigenlijk al veel te lange voorgeschiedenis, thans zo snel mogelijk op verantwoorde wijze moet worden aangelegd. De WOV bevordert de veiligheid op de Westerschelde, maakt Zeeuws-Vlaanderen veel beter bereikbaar en is van belang voor de economische ontwikkeling van het betrokken gebied. Tegen deze achtergrond had hij er geen enkele behoefte aan om op de aanleg van de WOV alsnog SVV- of MIT-procedures toe te passen.

De beoogde opzet van een staats-NV voor de aanleg en exploitatie van de WOV deed de heer Reitsma vragen waarom de provincie er in het verleden niet in slaagde private financiers hiervoor te interesseren. Op grond van welke inhoudelijke argumenten moest een reeds gesloten convenant worden opgezegd? Voorzagen de banken wellicht grote financiële risico's en zo ja, gelden die dan niet voor de staats-NV? Hoe dan ook moet duidelijk zijn dat de nu voorgestelde constructie financieel verantwoord is. De staats-NV moet hoe dan ook een wettelijke basis krijgen, desnoods afgedwongen door de Kamer. Hoever is de voorbereiding van de wettelijke basis voor tolheffing?

Waarom is zo lang vertrouwelijkheid betracht en waarom verscheen het accountantsrapport zo laat? Doordat dit zo laat verscheen, kon de Kamer niet voldoen aan de wens van de minister om snel over de voorstellen te debatteren. Bij toekomstige projecten moeten dit soort rapporten sneller verschijnen.

De heer Reitsma onderschreef de stellingname van de minister dat over claims niet moet worden onderhandeld. Wel wenste hij voor de ondertekening van definitieve contracten (desnoods vertrouwelijk) te vernemen welke financiële risico's hieruit kunnen voortvloeien voor het WOV-project. Kunnen juridische procedures de start van de aanleg van de WOV vertragen? Hoe luidt het advies de landsadvocaat?

Dat de minister het standpunt van de provincie ten aanzien van de MER overneemt, onderschreef de heer Reitsma. Welk verdragingsrisico ontstaat er als in een bezwaarprocedure alsnog een MER wordt geëist en welke financiële claims kunnen hieruit voortvloeien? Zullen alle noodzakelijke milieuvergunningen tijdig zijn verleend?

De heer Reitsma sloot zich aan bij hetgeen de heer Lilipaly opmerkte over realisering van een fiets- en voetveer. Afspraken hierover met de provincie nemen niet weg dat de Kamer de minister erop kan aanspreken als een en ander niet goed van de grond komt. Duidelijkheid moet er in ieder geval komen over de personele gevolgen bij de veerdiensten.

Een vergelijking van de exploitatiekosten van de tunnel met die van voortzetting van de veerdiensten vond de heer Reitsma niet relevant. De WOV moet er gewoon komen, ook al zou die uiteindelijk iets duurder uitvallen. Wel zette hij grote vraagtekens bij de gekozen financieringsconstructie, omdat daarmee in feite de afspraak over het financieringstekort wordt ontlopen. Voor deze ene keer stemde hij hiermee in, mits het geen aanzet is om vaker op creatieve wijze het financieringstekort op te rekken en de staatsschuld verder te verhogen. Eventuele volgende projecten moeten regulier via de rijksbegroting worden gefinancierd. Het investeringsniveau van de totale rijksbegroting moet daartoe substantieel worden verhoogd. Vraagtekens zette hij nog bij de mededeling dat neutrale financiering mogelijk is bij verkoop van andere staatsdelen. Dat soort verkopen was toch alleen bedoeld om de staatsschuld te reduceren of om het dichten van lacunes in de fysieke infrastructuur te financieren? De WOV is zo'n lacune, maar dan moet wel de koninklijke weg worden gevolgd. De gevolgen op lange termijn van de gekozen financieringsconstructie zijn nog onvoldoende in beeld gebracht. Ook is het afschrijvingsregime nog niet volledig uitgewerkt en is niet duidelijk in welk tempo de provincie Zeeland gaat medefinancieren. Verder is niet duidelijk wie bevoegd is om te beslissen over de toltarieven. Kan de minister dit nader toelichten?

Ook in de exploitatieopzet van de WOV constateerde de heer Reitsma een aantal open einden. Is de post onvoorzien wel hoog genoeg? Ook hij zette vraagtekens bij de voorziene veiligheidsmaatregelen. Risico's worden ook genomen waar het gaat om bouwvertragingen van meer dan 100 dagen. Verder moet rekening worden gehouden met extra financiering omdat het totale investeringsbedrag inmiddels hoger is dan het niveau waarop de rentepost is gebaseerd. De accountantsdienst heeft erop gewezen dat de begroting geen rekening houdt met kosten voor Rijkswaterstaat en voor ingenieursdiensten. Ook zijn verzekeringen niet compleet of te laag afgesloten. Om de minister later eventueel op het gevoerde beleid te kunnen aanspreken moet de Kamer voorafgaand aan de tekening van contracten aan de hand van een risicoanalyse duidelijk worden gemaakt met welke aanvullende investeringsbedragen rekening moet worden gehouden. Hij ging ervan uit dat de minister deze informatie voor 1 juli naar tevredenheid van de Kamer kan verstrekken.

De heer Reitsma sloot zich aan bij vragen en opmerkingen over de capaciteit van aan- en afvoerwegen van de WOV. Kan de minister de problemen rond het Sloebos toelichten? Ervan uitgaande dat dit niet tot

vertraging zal leiden, wilde ook hij in het kader van de rapportage over grote projecten, voorafgaand aan go/no-gobeslissingen een voortgangsrapportage ontvangen.

Het antwoord van de minister

De **minister** benadrukte dat dit ondanks alle nog levende vragen en twijfels het moment is om te beslissen over het al of niet aanleggen van een WOV. Dat de Kamer door de deadline van 1 juli a.s. voor het blok zou zijn gezet ontkende zij. Immers, deze was reeds op 6 februari aan de Kamer gemeld en niets belette de Kamer om ondanks het ontbreken van een accountantsrapport het debat op hoofdlijnen eerder te beginnen, zodat thans nog slechts de puntjes op de «i» gezet hadden behoeven te worden. Het accountantsrapport verscheen laat omdat de WOV pas in maart als groot project werd aangemeld en omdat eerst de afloop van de onderhandelingen met de provincie en de aannemer moest worden afgewacht. Dit laatste veroorzaakte ook de late openbaarmaking van stukken. Dat het debat over dit omvangrijke, dure project nu in zo korte tijd moet worden afgerond, betreurde zij zeer.

In de discussie over de WOV heeft steeds de wens van de provincie Zeeland centraal gestaan. Het Rijk beperkte zich slechts tot het scheppen van voorwaarden waarbinnen de provincie in staat zou worden gesteld om deze wens te vervullen. De WOV is derhalve geen rijksweg die zou moeten worden opgenomen in het SVV en ten aanzien waarvan een afweging in het MIT zou kunnen worden gemaakt, maar een provinciale weg van regionaal belang, die als zodanig haar juridische grondslag vindt in bestemmingsplannen en het streekplan. Hoofdverbinding naar het Zuiden is de A4-A16. De veerdiensten over de Westerschelde worden mede door het Rijk gefinancierd omdat van de Zeeland gezien haar geografische situatie niet kan worden verlangd dat zij deze provinciale verbinding geheel zelf zou bekostigen. Dit maakt van de veren echter geen hoofdverbinding.

De stijgende kosten van voortgezette exploitatie van de veerdiensten en de daaruit mogelijk voortvloeiende verslechtering van de dienstverlening, alsmede het toenemend veiligheidsrisico als gevolg van het steeds drukker wordende scheepvaartverkeer op de Westerschelde zijn voor het Rijk een aanleiding om betrokken te zijn bij de afwegingen rondom de aanleg van de WOV. In verschillende opzichten vormt aanleg van de WOV een uniek project. Het is een provinciaal initiatief en komt niet voor in het SVV en het MIT. Daarom kan financiering niet via het Infrastructuurfonds verlopen. De oprichting van een staats-NV is derhalve noodzaak. Ook is dit het enige infrastructuurproject waarbij een bestaande jaarlijkse rijksbijdrage kan worden afgewogen tegen inzet ervan op een andere wijze. Gezien het unieke karakter van het project zag de minister geen aanleiding voor de vrees dat in de toekomst vaker van de nu gekozen creatieve financieringsopzet gebruik zal worden gemaakt. De WOV is ook uniek omdat een zogenaamd nul-alternatief ervoor ontbreekt. Wordt de WOV niet aangelegd, dan blijft het Rijk de exploitatie van de veerdiensten mede financieren. Gezien de daaraan verbonden nadelen scoort de WOV (zeker op de langere termijn) bedrijfsmatig veel beter, zoals moge blijken uit de baten/kosten-ratio van 1.4.

Over claims van aannemers wordt nog overlegd. Getracht wordt een oplossing te vinden die de aanleg van de WOV niet hindert. De landsadvocaat heeft inmiddels geadviseerd een vergoeding met betrekking tot geleverde diensten te betalen en op overige claims niet in te gaan. Deze diensten zijn goed te kwantificeren.

Aan beide Kamers der Staten-Generaal is de oprichting van de staats-NV gemeld. Uit de inbreng van de commissie begreep de minister dat de Kamer prijs stelt op indiening van een desbetreffende machtigingswet. Zij zegde toe de Kamer tijdig schriftelijk te informeren over het

voornemen om een dergelijke wet in te dienen. Geprobeerd zal worden een combinatie te maken van machtigings- en tolwet. Totdat de wettelijke procedure is voltooid (naar verwachting over een goed jaar), zal worden gewerkt met een NV i.o. De Kamer wordt hierover schriftelijk apart geïnformeerd. Wat het toezicht betreft zal statutair een belangrijke bevoegdheid worden gelegd bij de algemene vergadering van aandeelhouders. Het stemrecht in die vergadering wordt op instructie van de minister feitelijk uitgeoefend door een ambtenaar van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. De NV draagt zorg voor een adequate project-beheersing. Scenarioplanning maakt het mogelijk om tijdig te anticiperen op onvoorziene omstandigheden. Verder bevat het bouwcontract een kwaliteitswaarborgsysteem dat uitgaat van acceptatieprocedures. Over dit alles rapporteert de NV ieder halfjaar aan de minister, die deze gegevens kan gebruiken in de halfjaarlijkse rapportage in het kader van de procedure grote projecten, hetgeen weer kan leiden tot een bepaald stemgedrag van haar vertegenwoordiger in de algemene vergadering van aandeelhouders. Hantering van een structuurregime is vooralsnog niet voorzien.

Onzeker is, of de NV-WOV na ommekomst van de periode van 30 jaar al of niet zal blijven bestaan. Duidelijk is wel dat na die periode een eind komt aan de rijksbijdrage. Waarschijnlijk geldt dat ook voor de tolopbrengsten, maar helemaal zeker is dat niet. Dit is mede afhankelijk van de ontwikkeling van het verkeersaanbod en van de ontwikkeling van kosten. Tegenvallers kunnen worden opgevangen door verhoging van tarieven of verlenging van de tolperiode. Mocht op enig moment tot het laatste worden besloten dan zou daaraan verlenging van de bestaansperiode van de NV gekoppeld kunnen worden. Is daar geen sprake van, dan maakt het niet veel uit of de NV na 30 jaar al of niet voort blijft bestaan. Exploitatie en beheerslasten van de tunnel komen na 30 jaar immers voor rekening van het Rijk.

De landsadvocaat is betrokken geweest bij het opstellen van het fasencontract, waarin naast boeteclausules voor vertragingen ook een aantal go/no-gobeslissingen zijn ingebouwd. De eerste wordt in feite dit algemeen overleg genomen. Na instemming van de Kamer wordt immers het bouwcontract getekend en start de engineeringfase. Hiervoor is een jaar uitgetrokken. De totaalkosten van de engineering worden (excl. BTW) geraamd op 20 mln., prijspeil 1992. Een volgende go/no-gobeslissing moet juni 1997 worden genomen, als wordt begonnen met de bouwvoorbereidingswerkzaamheden. Ruim voordien ontvangt de Kamer de nodige informatie. In dat verband wees de minister er wel op dat, als in de eerdere fase alle vergunningen en dergelijke zijn verleend, er geen politieke vrijheid meer is om het project alsnog af te blazen. Ook voor de laatste go/no-gobeslissing (de aanvang van de bouw) ontvangt de Kamer de nodige informatie, in ieder geval via de halfjaarlijkse rapportage in het kader van de procedure grote projecten.

Een post onvoorzien van 5% vond de minister groot genoeg, gezien de zeer lange voorbereidingstijd van het project, het vele onderzoek dat is verricht en omdat de bouwcombinatie contractueel het bouw-, boor- en ontwerprisico op zich neemt. Bovendien is het projectbudget geactualiseerd van 1623 mln. naar 1659 mln., iets wat normaliter uit de post onvoorzien zou zijn gefinancierd. Door ondanks dit alles toch 10% voor onvoorzien in de begroting op te nemen, zou in feite alleen maar voeding worden gegeven aan de neiging om dit ook te gaan besteden. Wel is 10% gereserveerd voor bijkomende kosten van de opdrachtgever, omdat bovengenoemde overwegingen daarvoor niet gelden. Ter dekking van het risico dat voortvloeit uit het gebruik van een experimentele bouwmethode zijn de nodige boeteclausules in het contract opgenomen. Zo zal de aannemer zich genoodzaakt voelen tijdig te leveren, omdat hij naast zijn extra kosten voor langduriger inzet van personeel voor iedere dag later opleveren f 300 000 moet betalen. Dat dit soort clausules goed werkt toont

de eerder dan geplande oplevering van de Wijkertunnel aan. Ook bepaalt het contract dat de moedermaatschappijen hoofdelijk aansprakelijk zijn bij liquidatie van de bouwcombinatie. Bovendien hebben alle partners in de combinatie zich verplicht om bij terugtrekking van één hunner het project af te ronden. Ook kan bij wet voor de WOV worden geregeld dat in zo'n geval ingevolge de artikelen 436 en 703 van het Wetboek burgerlijke rechtsvordering geen beslag mag worden gelegd op goederen die bestemd zijn voor de openbare dienst. Overigens had de minister er gezien de respectabele staat van dienst van de betrokken bedrijven en de grondigheid van het verrichte onderzoek alle vertrouwen in dat dit project met goed gevolg zal worden afgerond. Ultieme risico's zoals natuur-rampen en geheel onverwachte vondsten diep in de bodem zijn niet verzekerd. Uitvoerig grondonderzoek geeft echter geen enkele reden om dergelijke vondsten te verwachten. Wrakken en andere obstakels zijn geïdentificeerd.

De strekking van nog vast te leggen afspraken over BTW, tegenvallende rendementsontwikkelingen en kostenoverschrijdingen en BTW is in grote lijnen weergegeven in de basisrapportage grote projecten. Deze afspraken worden thans verder uitgewerkt en kunnen vervolgens worden vastgelegd in een convenant tussen de NV, het Rijk en de provincie. Omdat voor BTW-heffing vigerende fiscale wetgeving geldt, kan toetreding van private financiers leiden tot BTW-heffing op tol en herziening van BTW op de bouw. Om dit te voorkomen wordt in een overeenkomst vastgelegd dat de BTW-situatie bij de start van de NV maatgevend is voor de fiscale behandeling.

Het liquiditeitsoverzicht is een weergave van ontvangsten en uitgaven van de WOV. Bij de bepaling van de netto contante waarde van de WOV wordt in die systematiek alleen gerekend met kasstromen die voor de berekening van het rendement van de investering relevant zijn. Afschrijvingen die het waardeverloop van de activa weerspiegelen, worden daarin niet meegeteld, omdat die kosten in de periode waarop de berekeningen zijn gebaseerd, niet tot uitgaven leiden. De waarde van de tunnel zal in de balans van de NV worden geactiveerd en het regime voor de afschrijvingen door de NV tijdens de exploitatieperiode zal nader worden uitgewerkt. Uitgangspunt daarbij is, dat de NV (afgezien van eventuele beperkte wettelijke reserves) het jaarlijks exploitatiesaldo afdraagt aan de aandeelhouders. Het doel van de NV is niet primair het maken van rendement, maar als het er is zullen de aandeelhouders (provincie en het Rijk) daarvan profiteren. Juist omdat een hoog rendement werd geëist en geen risico's werden overgenomen, is private financiering van de WOV eerder niet van de grond gekomen. Van de inhoud van de rapportage van de Delta nutsbedrijven en het PSD-rapport was de minister niet op de hoogte. Nauwgezet zal worden onderzocht of private deelname mogelijk is bij de exploitatie van de WOV. Hiertoe zal alleen worden overgegaan als dit voor Rijk en provincie voordelig is. Op dit moment is het niet aan de orde. De gevoeligheidsanalyse in bijlage 6 van de basisrapportage grote projecten geeft aan welke tegenvallers zich moeten voordoen om het verwachte rendement van 8,9% te verlagen naar 7,5%.

Omdat het Infrastructuurfonds thans niet kan worden gebruikt om de financiering over de periode 1997–2002 te verantwoorden, wordt dit gedaan in een afzonderlijk artikel van hoofdstuk XII van de begroting voor 1997. In het kader van een voorgenomen herziening van de begroting van Verkeer en Waterstaat die samenhangt met het IBO-traject Rijkswaterstaat wordt de Kamer op korte termijn geïnformeerd over een wijziging van de Wet op het infrastructuurfonds. Na aanvaarding hiervan kan de financiering via het Infrastructuurfonds worden verantwoord. Bezien is of voor de aanleg van de WOV een beroep kan worden gedaan op Europese middelen. Vooralsnog lijkt hierop geen perspectief te bestaan. De WOV

behoort niet tot de TEN's en ook komt Zeeland niet in aanmerking voor financiering uit de structuurfondsen.

In het door de Kamer goedgekeurde convenant is mede op aandringen van Verkeer en Waterstaat opgenomen dat de provincie de exploitatie van een fiets- en voetveer voor haar rekening neemt. Voor deze vervoerscategorie leidt de aanleg van de WOV dus niet tot een mobiliteitsprobleem, zeker niet omdat er volgens gemaakte afspraken ook een busverbinding door de tunnel komt waarvan ook fietsers gebruik kunnen maken. Verder moet worden bedacht dat algemeen is aanvaard dat het Rijk zich niet ontfenmt over uitvoering van taken op het gebied van het regionaal langzaam verkeer. Dat het Rijk een bijdrage levert aan de veerdiensten, laat onverlet dat het een provinciale verantwoordelijkheid betreft. Ook is het bezwaarlijk om facilitering van zeer uiteenlopende vormen van bedrijfsvoering in één onderneming (de NV) onder te brengen. Gezien de inhoud van het convenant ging de minister ervan uit dat de provincie ook op langere termijn de exploitatie van het veer op zich zal willen nemen. Om al deze redenen peinsde zij er niet over, de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van een veerdienst thans van de provincie over te nemen. Het is aan de provincie om afspraken te maken over frequentie en tarieven. Gratis zal het veer niet zijn; wel mag een redelijk tarief worden verwacht.

De capaciteit van het op de WOV aansluitende wegennet is uitvoerig onderzocht. Dat betrof de N254 in de richtingen Middelburg en Goes, de N253 tussen Gent en Terneuzen en de N252 tussen Sluiskil en Sas van Gent. Met uitzondering van een wegvak ter lengte van 1 km in de N254 richting Middelburg zal naar verwachting in 2032 op alle onderzochte wegvakken de afwikkelingskwaliteit op een aanvaardbaar niveau liggen. Omdat de prognoses daarvoor geen aanleiding geven, is in ondertuning van het Kanaal Gent-Terneuzen niet voorzien. Mocht daar door de aanleg van de WOV een knelpunt ontstaan, dan zal dit via de MIT-procedure moeten worden aangepakt. Gezien het karakter van het betrokken wegennet is niet te verwachten dat aanleg van de WOV leidt tot het ontstaan van een alternatieve Noord-Zuidroute. Hierbij moet worden bedacht dat ook het nodige wordt gedaan aan vergroting van de capaciteit van de officiële Noord-Zuidroutes.

In de exploitatie van de WOV is uitgegaan van voorzichtige prognoses voor de toename van het verkeer. Dat het verkeer zal toenemen, staat wel vast. Immers, ook het SVV gaat uit van terugdringing tot een beperkte groei. Het voor de WOV gehanteerde model heeft zijn waarde al bewezen bij de inschatting van het effect van de ingebruikname van de Liefkenshoek-tunnel. Het gemiddelde starttarief voor de WOV zal in het jaar 2002 f 11,75 bedragen. Voor abonenthouders zal het lager zijn, voor toeristisch en vrachtverkeer hoger. Op zich stond de minister welwillend tegenover het verzoek om een korting voor Zeeuws-Vlamingen te overwegen.

In principe mogen alle soorten gevaarlijke stoffen door de WOV worden vervoerd. Vervoer van de zwaarste categorie moet (voor rekening van de vervoerder) worden begeleid. De betrokken industrieën zijn hiervan op de hoogte en hebben aangegeven hier geen problemen mee te hebben. Voor zo'n begeleid transport behoeft de tunnel niet helemaal leeg te worden gemaakt. De begeleiding zorgt ervoor dat het overige verkeer een veilige afstand in acht neemt. Dergelijke transporten worden enkele malen per etmaal verwacht, waarschijnlijk het meest gedurende de nachtelijke uren. Het aantal dwarsverbindingen tussen de tunnelbuizen wordt nog bezien, maar het is niet te verwachten dat er meer dan nu gepland behoeven te worden aangelegd. Tot extra reservering hiervoor was de minister niet bereid, omdat ervaring leert dat het geld dan ook wordt uitgegeven.

Gedurende de looptijd van de exploitatie van de WOV verwacht de provincie een vermindering van filekosten met 700 à 800 mln. Een gunstig effect op de werkgelegenheid mag worden verwacht van de koppeling

van tot nu toe gescheiden arbeidsmarkten en van versterking van de economische structuur van de havengebieden. Daarbij is niet uitgegaan van de 6000 arbeidsplaatsen die voortvloeiden uit hantering van de methode-Bomhoff. Op grond van voorzichtigere indicaties van de provincie wordt thans uitgegaan van 3000 arbeidsplaatsen. Echt harde cijfers zijn terzake echter niet te geven, mede omdat aanleg van nieuwe infrastructuur per definitie ook leidt tot verschuiving van werkgelegenheid. De minister ging ervan uit dat de PSD met de aanleg van de WOV in het vooruitzicht een zodanig personeelsbeleid zal voeren dat afvloeiingsproblemen tot een minimum worden beperkt. In de Verenregeling is voorzien in voorwaardelijke afkoopsommen en ook wordt rekening gehouden met eventuele plaatsing van PSD-personeel bij de WOV en bij het door de provincie te exploiteren voet- en fietsveer. Een en ander is uiteraard afhankelijk van de geschiktheid van de aangeboden functie en de individuele kandidaat. In bijlage 2 van de Verenregeling is een en ander uitvoerig beschreven.

Als bevoegd gezag heeft de provincie over de oorspronkelijke tracékeuze een MER laten opmaken. Volgens de provincie maakt een aparte nota MER-onderzoek naar de effecten van een geboorde variant deel uit van de bestemmingsplanmatige inpassing en van de streekplanafwijking. Op deze grond conformeerde de minister zich aan het standpunt van de provincie dat voor de keuze voor een geboorde tunnelvariant geen aanvullende MER nodig is. Er zijn ook geen harde juridische feiten gevonden die aanleiding zouden kunnen vormen om alsnog zo'n rapportage te laten opmaken. Hoewel de nu gekozen uitvoeringsvariant veel milieuvriendelijker is, heeft de provincie een aanvullend milieuonderzoek gepleegd, dat overigens niet in procedure is gebracht. Mede naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State over de baggervergunning voor de verdieping van de Westerschelde zal wel een MER moeten worden opgesteld voor dumping van de bij het boorproces vrijkomende schone specie. In dat verband kondigde de minister aan met de Kamer te willen overleggen over de bezwaarlijke gevolgen van deze uitspraak van de Raad van State. Onzekerheid die voortvloeit uit vergunningverleningsprocedures kan niet worden weggenomen. Geruststellend is in dit verband dat het bestemmingsplan Terneuzen inmiddels onherroepelijk is geworden en dat naar verwachting het bestemmingsplan Borssele op 27 juni a.s. wordt vastgesteld.

De minister was niet op de hoogte van provinciaal onderzoek dat zou aangeven dat aanleg van de WOV schadelijk is voor het milieu door toename van het aantal autokilometers als gevolg van omrijden. Tegenover deze mogelijke conclusie stelde zij dat ook het gebruik van de veren leidt tot een aantal autokilometers, waarbij bovendien nog rekening moet worden gehouden met draaiende motoren gedurende de wachttijden en vervuiling door het schip. Bovendien mag niet worden vergeten dat door de tunnel een openbaarvervoersvoorziening is gepland die nu totaal ontbreekt.

Nadere gedachtewisseling

Mevrouw **Van 't Riet** (D66) concludeerde dat er na het antwoord van de minister nog verschil van mening bestond over de realisering van het fiets- en voetveer en over de hoogte van de post onvoorzien. Kan worden aangegeven binnen welke bandbreedte de tarieven zich zullen gaan bewegen?

De heer **Lilipaly** (PvdA) constateerde eveneens dat nog niet op alle punten overeenstemming was bereikt.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks) vroeg eveneens naar de bandbreedte binnen welke de tarieven zich zullen kunnen bewegen.

De heer **Reitsma** (CDA) wenste nader inzicht in de risicoanalyse.

De **minister** benadrukte dat de minister van Verkeer en Waterstaat via de algemene vergadering van aandeelhouders rechtstreeks invloed heeft op de vaststelling van de tarieven voor de WOV.

Gezien het vergevorderde tijdstip werd besloten de nadere en eventueel nog uit de eerste termijn resterende vragen schriftelijk te beantwoorden, voorafgaand aan het afrondende plenair debat op 27 juni a.s. Ook werd de minister verzocht de Kamer voordien schriftelijk op de hoogte te stellen van haar voornemen om een machtigingswet voor de NV-WOV in te dienen.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Biesheuvel

De voorzitter van de vaste commissie voor Financiën,
Ybema

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Coenen