

Dijkstal

genoeg vind. Daar staat tegenover dat ik de achtergrond van de motie zeer wel begrijp. Hierbij let ik ook op de andere punten, waar wij ook aan werken. Misschien ga ik op de meest respectvolle manier met de Kamer om als ik het oordeel over deze motie dan ook maar aan de Kamer overlaat.

Hiermee heb ik op alle punten geantwoord.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, aan het einde van de vergadering over de motie te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt van 18.05 uur tot 20.00 uur geschorst.

Voorzitter: Deetman

De **voorzitter**: Ik deel aan de Kamer mede, dat het antwoord van de staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid niet om 20.00 uur, maar om 21.00 uur zal aanvangen. Ik stel derhalve voor, thans eerst het debat naar aanleiding van het algemeen overleg over de Westerschelde-oeververbinding te houden. Daarna zal ik de vergadering tot 21.00 uur schorsen.

Aldus wordt besloten.

Aan de orde is het debat naar aanleiding van een algemeen overleg over de Westerschelde-oeververbinding.

De beraadslaging wordt geopend.

□

De heer **Lilipaly** (PvdA): Mijnheer de voorzitter! Tijdens het algemeen overleg heb ik duidelijk gemaakt dat de Westerschelde-oeververbinding er van de PvdA-fractie in beginsel mag komen. Een paar punten blijven mijn fractie evenwel nog zorgen baren.

Over de NV hebben wij opgemerkt, deze constructie in zijn algemeenheid te betreuren, omdat de ermee gepaard gaande rijks-uitgaven zich onttrekken aan een politieke afweging, met name in het kader van het Infrastructuurfonds en de EMU-criteria. Mijn fractie beschouwt het daarom als een eenmalige constructie. Voorts

hebben wij gevraagd om een wettelijke regeling van de oprichting van de NV. Het doet mij deugd dat de minister ingestemd heeft met de komst van een wettelijke regeling.

De minister deelt onze opvatting dat de Westerschelde-oeververbinding als een regionale verbinding moet worden beschouwd. Daarover bestaat gelukkig geen misverstand. Wat de financiële risico's betreft, heeft de minister niet alle zorg kunnen wegnemen, met name niet waar het gaat om de raming in het projectbudget voor onvoorziene uitgaven. Het optimisme van de minister ten aanzien van dit punt wordt door mijn fractie niet gedeeld. Ik geef hierbij dan ook nogmaals uiting aan de zorg die wij hierover hebben.

Voorzitter! Ik kom te spreken over de veerdienstvoorziening voor fietsers en voetgangers tussen Vlissingen en Breskens, die er na de openstelling van de Westerschelde-oeververbinding zal komen. Rondom de tariefstelling en de frequentie van deze veerdienst bestaat momenteel geen enkele zekerheid. De minister laat er geen twijfel over bestaan dat op dit punt sprake is van een provinciale verantwoordelijkheid. Dit moge waar zijn; het neemt niet weg dat de minister politiek verantwoordelijk is voor mobiliteits- en infrastructurele voorzieningen en dus in die richting de nodige inspanningsverplichtingen heeft. In haar brief van 26 juni spreekt de minister van stevige afspraken over deze zaak met de provincie Zeeland, maar wat een en ander precies inhoudt, is niet duidelijk. Graag zien wij die stevigheid vastgelegd in een aanvullende bestuursovereenkomst tussen Rijk en provincie. Ik heb dan ook de eer om de Kamer mede namens mijn collega's Van 't Riet en Reitsma de volgende uitspraak voor te leggen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de huidige veerdiensten voor fietsers en voetgangers over de Westerschelde na openstelling van de vaste oeververbinding Westerschelde worden beëindigd;

overwegende, dat daarvoor in de plaats komt een veerdienst voor fietsers en voetgangers tussen Vlissingen en Breskens, waarvoor de provincie Zeeland de verantwoordelijkheid draagt;

overwegende, dat er in de bestuurs-overeenkomst tussen de regering en de provincie Zeeland geen regeling is opgenomen van de tariefstelling en de frequentie van deze veerdienst;

van oordeel, dat er ook na openstelling van de vaste oeververbinding Westerschelde garanties moeten worden geboden voor een redelijk voorzieningenniveau ten behoeve van het langzaam verkeer tussen Vlissingen en Breskens;

verzoekt de regering om met de provincie Zeeland aanvullend een bestuursovereenkomst te sluiten, waarin wordt vastgelegd dat de tariefstelling en de frequentie van de genoemde veerdienst niet wezenlijk achteruitgaan ten opzichte van de huidige situatie,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Lilipaly, Reitsma en Van 't Riet. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 15 (17741).

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Ik wil de heer Lilipaly een vraag over deze motie stellen. Er is in het algemeen overleg uitvoerig door de minister toegelicht dat er een convenant in de maak is tussen Rijk en provincie. De heer Lilipaly ontkent ook niet dat het fiets- en voetveer een regionale verantwoordelijkheid is. Er ligt een brief van het college van GS van Zeeland, waarin het tegenover de Kamer nog eens duidelijk bevestigt dat het de doelstelling van het veer zal uitvoeren. Waarom twijfelt de heer Lilipaly dan toch nog aan de bedoelingen van de provincie en aan de redelijke kans dat de provincie ze zal realiseren?

De heer **Lilipaly** (PvdA): Ik ga ervan uit dat de provincie ze realiseert, maar ik bouw een zekerheid in. Ik spreek namelijk de minister aan op dit punt. Ik heb natuurlijk heel veel boodschap aan de provincie, maar niet altijd. Daarom vind ik dat ten

Lilipaly

aanzien van de mobiliteit en van de infrastructuur en ook omdat wij twee verbindingen inleveren voor één verbinding, ik de minister alsnog moet aanspreken over de frequentie en de tariefstelling.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ziet de heer Lilipaly hier dan niet met mij meer een taak voor de provinciale staten, om er bij GS op toe te zien dat zij aan hun afspraken gehouden worden?

De heer **Lilipaly** (PvdA): Zeker, dat kan ik bevestigen. Ik heb in het debat ook gezegd dat provinciale staten in dit geval de eerstaangewezenen zijn. Ik spreek echter niet met de provincie, maar met de minister, als degene die verantwoordelijk is voor infrastructuur en mobiliteit.

□

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Na 40 jaar discussie kan nu eindelijk de knoop doorgehakt worden. Wij hebben uitvoerig met de minister van gedachten gewisseld over de opzet van de gekozen financieringsconstructie en de daaraan verbonden risico's. De fractie van de VVD heeft inmiddels de overtuiging dat de exploitatie van de vaste oeververbinding voor het Rijk financieel gunstiger is dan handhaving van de veren.

Risico's zijn echter niet voor 100% uit te sluiten. Daarom hecht de fractie van de VVD zeer aan het vastleggen van de minister's verantwoordelijkheid in relatie tot de Kamer. De door de minister toegezegde machtigingswet en de verder gemaakte afspraken zullen hierin voorzien.

Ook hechten wij eraan dat zich geen verstrengeling kan voordoen tussen bedrijfseconomische en politieke belangen. Als het gaat om de hoogte van de tol gaan wij ervan uit dat het toltarief in dezelfde lijn ligt als het veertarief. Via de toegezegde tolwet zullen wij daarop terugkomen.

Bij alle mooie bespiegelingen over de nieuwe impulsen voor Zeeland betreuren wij het verlies van een aanzienlijk aantal arbeidsplaatsen bij de Provinciale Stoombootdiensten. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

enerzijds van mening, dat de aanleg van een vaste verbinding tussen de oevers van de Westerschelde een impuls zal geven voor verdere werkgelegenheidsgroei in de provincie Zeeland;

anderzijds constaterende, dat een vaste oeververbinding daarnaast helaas leidt tot een verlies aan werkgelegenheid bij de Provinciale Stoombootdiensten;

verzoekt de regering te bevorderen PSD-personeel onder te brengen bij de toekomstige NV Westerschelde-oeververbinding en de hiermee samenhangende ondersteunende diensten, en om er bij de provincie Zeeland op aan te dringen dat, in het door haar op te stellen sociaal plan, een inspanningsverplichting wordt opgenomen om gedwongen ontslagen te vermijden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Verbugt, Te Veldhuis, Van 't Riet, Lilipaly, Van Dijke, Reitsma en Van der Vlies. Zij krijgt nr. 16 (17741).

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Ook de VVD-fractie hecht aan de realisering van een fiets- en voetveer. Wij gaan ervan uit dat het convenant dat het Rijk en de provincie hierover sluiten, hiervoor garant staat. Het college van GS heeft dat vandaag nog een keer schriftelijk aan de Kamer bevestigd. Voor wat de VVD-fractie betreft, kan het kabinet nu aan de slag.

□

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! In het algemeen overleg over de Westerschelde-oeververbinding heb ik aangegeven, dat D66 wel de argumenten voor deze verbinding ziet, maar dat er een aantal mitsen waren. Het belangrijkste daarvan waren de "go/no go"-beslissingen, die op drie momenten in het proces zullen moeten worden genomen. De eerste is nu aan de orde.

De minister heeft duidelijk toegezegd dat de Kamer hierin gekend wordt. De eerste "go/no go"-beslissing wordt vandaag genomen. Verder zal in juni 1997 moeten worden besloten of de ontwerpwerkzaamheden ordentelijk tot een afgerond geheel beëindigd moeten worden of voortgezet moeten worden. Eind 1997 wordt besloten of de bouw daadwerkelijk een aanvang kan nemen. Dan wordt de boor ook besteld. Op deze momenten kan de Kamer het proces op een goede manier controleren. Daarnaast heeft de minister toegezegd wetgeving te zullen ontwerpen voor de machtiging tot het oprichten van een NV voor de WOV, waardoor de verantwoordelijkheden van de minister duidelijk worden. Daarmee is voor D66 de eerste aanzet tot dit proces gegeven en wij kunnen dan ook met het geheel akkoord gaan.

Er is nog wel een kwestie overgebleven. De minister geeft aan dat er nader onderzoek zal worden gedaan naar de noodzaak van extra dwarsverbindingen. De brandweer van Zeeland heeft ook een voorkeur daarvoor uitgesproken, maar het is nog niet zeker of die zullen worden aangebracht. Daar zal ook geld voor moeten worden gereserveerd, indien ertoe besloten wordt. Kan de Kamer worden geïnformeerd over het aangekondigde onderzoek?

Voorzitter! Dan zijn er nog twee punten waarop wij het niet met de minister eens zijn. Het eerste is het fiets- en voetveer. Zij heeft zelf gezegd dat zij er niet over peinst om daarvoor verantwoordelijkheid te nemen. Het liefst zouden wij hebben gezien dat het veer in het totale project zou zijn opgenomen. Wij begrijpen echter dat dit problemen zou opleveren met de vennootschapsbelasting. Daarnaast heeft de provincie Zeeland in een brief aan de Kamer aangegeven dat zij het veer in stand zal houden en dat hiervoor al geld is vrijgemaakt. Extra garanties over de frequentie en de tarieven blijven wat ons betreft echter van groot belang. Daarom heeft mijn fractie samen met de fractie van de PvdA een motie ingediend.

Ten slotte de post onvoorzien. Korthedshalve volsta ik met het indienen van een motie op dit punt.

Van 't Riet

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat niet alle risico's inzake obstakels in de bodem voor rekening van de aannemer zijn;

constaterende, dat de toe te passen bouwmethode nog niet eerder in Nederland gehanteerd is;

constaterende, dat de accountantsdienst van het ministerie van Verkeer en Waterstaat de post onvoorzien in het projectbudget van de Westerschelde-oeververbinding te laag vindt;

constaterende, dat bij andere grote projecten het uiteindelijk gerealiseerde percentage onvoorzien kosten vaak hoger is dan 10%;

verzoekt de regering de post onvoorzien in het projectbudget van de Westerschelde-oeververbinding te verhogen van 5% van de bouwkosten naar 10% van de bouwkosten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door mevrouw Van 't Riet. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 17 (17741).

De heer **Van Dijke** (RPF): Voorzitter! De WOV moet er nu komen. Dat is de opvatting van onze fractie. In dit licht vind ik de opmerking van de heer Lilipaly wat merkwaardig. Hij zegt dat die verbinding er in principe moet komen. Dat horen wij nu al 40 jaar. Van mijn collega Te Veldhuis hoor ik dat paars groen licht geeft. Deelt de heer Lilipaly die opvatting? Er moet nu echt een keer groen licht gegeven worden, en als het niet kan zoals het moet, via het MIT en dergelijke, dan moet het maar zoals het kan. Ik denk dat de minister er een goede route voor heeft geschetst en ik heb er vertrouwen in dat de WOV van de kant af komt.

De heer **Lilipaly** (PvdA): Voorzitter! De heer Van Dijke weet dat wij in principe inderdaad voor zo'n oeververbinding zijn, maar er is ook

een motie van de fractie van de PvdA en van andere fracties. Het betekent namelijk niet dat wij vooraf al zeggen: ga er maar mee van start. Nee, zo is het niet.

De heer **Van Dijke** (RPF): Voorzitter! De heer Lilipaly...

De **voorzitter**: Ik zou erop willen wijzen dat u uitvoerig met elkaar van gedachten hebt gewisseld in het algemeen overleg. Dit is niet meer dan een afronding via moties. Het is niet de bedoeling om de gedachtenwisseling in dat overleg te herhalen, het is alleen de bedoeling om een standpunt inzake de moties kenbaar te maken en het oordeel van de minister daarover te vernemen. En natuurlijk kunnen er nog vragen gesteld worden als een motie onduidelijkheid etc. oproept.

De heer **Van Dijke** (RPF): Voorzitter! Ik heb gezegd dat de WOV er moet komen. Ik zou graag een motie hebben ingediend om de Kamer dit ondubbelzinnig te laten uitspreken, maar ik heb geproefd dat er geen draagvlak voor zo'n motie zou zijn, omdat men zo'n uitspraak overbodig vindt. Dat is op zichzelf natuurlijk een helder signaal, want het betekent dat men de minister steunt. Ook de motie van mijn collega Lilipaly zou ik tot de categorie van overbodige moties willen rekenen, want de provincie kan zelf voor een voetveer zorgen. Afspraak is afspraak, daar ga ik van uit. Ook mijn fractie wil dat er een voetveer komt, maar Zeeland heeft op het gebied van het instandhouden van veren een uitstekende reputatie en wij hebben er dan ook alle vertrouwen in dat het goed zal gaan.

Met betrekking tot het PSD-personeel heb ik in het algemeen overleg al opmerkingen gemaakt. Ik vind dat wij daarvoor een verantwoordelijkheid hebben en dat wij deze kwestie goed moeten bekijken. Met het oog daarop heb ik de motie van mijn collega Verbugt medeondertekend.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! De fractie van het CDA vindt dat de WOV er moet komen. Economische ontwikkeling, werkgelegenheid, veiligheid, bestuurlijke toevoegingen in het verleden, het is allemaal helder: de noodzaak is aangegeven.

De financiering is uniek en valt onder de categorie "eens, maar nooit weer". Ik vraag de minister bij unieke projecten in het vervolg niet de financieringsconstructie "eens, maar nooit weer" te kiezen.

De fractie van het CDA heeft zorgen over de financiële risico's die er aan dit project zitten. Dit zijn financiële risico's voor het Rijk. Mijn fractie vindt dat de minister een bepaalde mate van garantie moet geven dat het budget dat thans uitgetrokken is, toereikend is. Wij hebben geen enkele behoefte aan een nieuw stormvloedkeringsdrama of hogere calculaties achteraf zoals bij de Nieuwe Waterweg. Daarbij heeft de landsadvocaat achteraf het pijnlijke advies moeten geven van een forse ophoging van de aanneemsom. Haar eigen accountantsdienst heeft de minister gewaarschuwd. Als zij zegt dat het binnen het budget mogelijk is, zeg ik: wij hebben u gewaarschuwd.

Als er tegenvallers zijn, zeker in de exploitatie, mogen van de fractie van het CDA de kosten niet over de rug van de Zeeuwen worden verhaald. De minister moet deze garantie geven.

Voor het fiets- en voetveer sluit ik mij voor 100% aan bij de opmerkingen van de heer Lilipaly. Daarom heb ik de desbetreffende motie medeondertekend.

Voor het personeel heb ik de motie van mevrouw Verbugt medeondertekend. Haar motivering is ook die van de fractie van het CDA.

Ons eindoordeel is: ga door met dit project. Het is de moeite waard, maar wel binnen de garanties die de minister hier in de Kamer moet geven, en met de extra opdracht die de minister via de motie-Lilipaly krijgt. Ik wens de minister veel succes met de uitvoering van dit belangrijke project.

De heer **Verkerk** (AOV): Voorzitter! Ik maak een paar kanttekeningen bij dit besluit, hoewel het erop lijkt dat de contracten met de verschillende partijen bijna getekend zijn en de aannemers in de startblokken staan.

De **voorzitter**: Mag ik u onderbreken? Dit is de afronding van een debat, niet de aanvang van een debat. Dit alles moet gewisseld zijn in het algemeen overleg.

Verkerk

De heer **Verkerk** (AOV): Bij dat algemeen overleg kon ik tot mijn spijt niet aanwezig zijn. Ik heb nog een vraag aan de minister naar aanleiding van een recente enquête onder de bevolking.

De **voorzitter**: U mag die ene vraag stellen. Ik wijs u erop dat men, als men niet bij het algemeen overleg kan zijn, eigenlijk voor het tweeminutendebat de rechten heeft verspeeld. Stelt u uw vraag in één zin. Dat is u toevertrouwd.

De heer **Verkerk** (AOV): Graag. Mijn vraag aan de minister is of zij er zeker van is dat er bij dit grote infrastructurele project voldoende draagvlak onder de Zeeuwse bevolking is, gezien de recente enquête in de Provinciale Zeeuwse Courant.

□

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Voorzitter! Wij hebben met de minister overleg over de Westerschelde-oeververbinding. Mijn fractie heeft zich zeer kritisch hierover uitgelaten en is dat geblevens. Wij zijn van mening dat prioriteitenstelling niet heeft plaatsgevonden; het is buiten het MIT en het SVV om gegaan. Er wordt 1,6 mld. in een project gestoken dat uit vervoerskundig oogpunt niet noodzakelijk is. Wij vinden dat er grote onzekerheden over de exploitatie zijn. Bij de toltarieven bestaan nog vele onzekerheden, zowel over de differentiatie naar verschillende groepen als over de prijselasticiteiten. Wij vinden ook dat nogal wat financiële risico's uiteindelijk op het bordje van het Rijk terecht komen. Kortom, hoe gaat dit aflopen? Er is naar onze mening een dikke kans dat de rijksbegroting veel nadeel hiervan ondervindt.

In verband met de autokilometers zijn wij van mening dat ook dit project tot meer autoverkeer leidt. De minister heeft ons per brief cijfers uit de MER gemeld waaruit zou blijken dat auto's ongeveer 1,8 kilometer zullen omrijden. Hiermee komt zij op een mobiliteitsgroei van 1,5% tot 2% in Zeeland. Ons lijkt dat een aantoonbaar te lage schatting. Wij vinden de cijfers van de dienst milieu en waterstaat van de provincie wat dat betreft aannemelijker: daar komt men tot hogere cijfers. Wij gaan er

dan ook van uit dat het tot zeker 3% automobilitétsstijging zal leiden.

Voorzitter! Al met al wil ik daarom een motie indienen, die ik hierbij aan de Kamer voorleg.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de kostenberekeningen over de WOV met grote onzekerheden zijn omgeven en de mogelijke financiële voordelen zich pas op zeer lange termijn zullen kunnen voordoen;

overwegende, dat de vermeende positieve economische effecten van de Westerschelde-oeververbinding niet zijn onderbouwd en vaststaat dat enkele honderden arbeidsplaatsen bij de veerdiensten zullen verdwijnen;

overwegende, dat ten onrechte geen afweging heeft plaatsgevonden van de noodzaak van deze verbinding in relatie tot andere infrastructuurbehoefden;

overwegende, dat vervanging van de veerdiensten leidt tot een toename van de automobilitéit;

spreekt als haar mening uit dat op dit moment afgezien moet worden van de aanleg van de Westerschelde-oeververbinding,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid M.B. Vos. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 18 (17741).

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Voorzitter! Ik hecht er aan nog mede te delen, dat ik de ingediende motie met betrekking tot de garanties voor het fiets- en voetveer van harte zal ondersteunen.

□

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Mijnheer de voorzitter! Ik zou de Kamer willen danken voor haar inbreng in wat ik bijna de tweede termijn van het algemeen overleg, maar dan plenair, zou willen

noemen. Ik heb goed geluisterd naar wat de Kamer heeft gezegd en ik proef daarin, in elk geval bij een groot deel van de fracties, instemming met het tekenen van het contract, want dat is wat ik na vandaag zal moeten doen. De eerste go-beslissing zal aldus, nadat er gestemd is over de moties, door mij kunnen worden genomen.

De heer Lilipaly en ook anderen, onder wie met name de heer Reitsma, hebben gezegd dat het een eenmalige constructie is. Voorzover ik het kan overzien, is het inderdaad een eenmalige constructie, want ik kan op mijn begroting nergens anders een plek vinden uit hoofde waarvan ik jaarlijkse bijdragen aan een provincie of een instelling geef en die ik zou kunnen vervangen door een infrastructuur, waarna ik die jaarlijkse bijdragen kwijt ben. Het is ook zo dat het een zodanige constructie is, dat het niet alleen een rijksverantwoordelijkheid betreft. Sterker nog, het blijft een provinciale en een regionale weg; er zal tol worden geheven en er is hier ook een goede mogelijkheid om tol te heffen. Het betekent voorts dat verens waar tol geheven wordt, vervangen worden door een tunnel. Waar vind je dat ergens anders? Ik ken geen andere projecten waarbij tol geheven wordt en waar die vervanging mogelijk is, zeker niet met rijksbetrokkenheid.

Overigens is dit infrastructuurproject in zelfs de meest pessimistische berekening rendabel voor het Rijk, zij het op de langere termijn, maar dat is ook steeds waar wij van uit zijn gegaan, omdat wij wisten dat op de langere termijn de huidige situatie onaantrekkelijk was. Waar vind je dat elders op het gebied van de infrastructuur?

Met andere woorden: ik ben het eens met degenen die ervan overtuigd zijn dat dit een eenmalige zaak moet zijn. Ik zal er zeker geen gewoonte van maken, zo zeg ik in de richting van de heer Reitsma. Gezien de discussies die wij in het verleden over dit soort onderwerpen hebben gehad, kan hij ook wel weten dat ik dit niet zal doen.

Over het element wettelijke regeling hoef ik niets te zeggen. De Kamer heeft daar schriftelijke informatie over gekregen.

Ten aanzien van de veerdienst voor voetgangers en fietsers merk ik het volgende op. Ik kom dan meteen bij de motie die de heer Lilipaly

Jorritsma-Lebbink

daarover heeft ingediend. Ik heb deze motie goed gelezen en geconstateerd dat in de tweede overweging een belangrijk punt staat. Deze passage luidt immers: overwegende, dat daarvoor in de plaats komt een veerdienst voor fietsers en voetgangers tussen Vlissingen en Breskens, waarvoor de provincie Zeeland de verantwoordelijkheid draagt. Welnu, dat moet in de eerste plaats helder zijn: de provincie is en blijft verantwoordelijk.

Het enige waar ik het in dezen eigenlijk niet met de heer Lilipaly eens ben, is als hij zegt dat de minister een verantwoordelijkheid heeft voor de voorzieningen. Nee, de minister van Verkeer en Waterstaat heeft in dit land geen verantwoordelijkheid voor de voorzieningen voor fietsers en voetgangers. Dat is op alle terreinen de verantwoordelijkheid van gemeenten en provincies.

In de tweede plaats wijs ik erop dat het een provinciale weg is. Het is ook een wens van de provincie Zeeland en in feite accommoderen wij een wens van de provincie Zeeland. In artikel 9 van het huidige bestuursakkoord staat ook, dat de provincie na opheffing van de veerverbinding tussen Vlissingen en Breskens een voet- en fietsveer zal doen exploiteren. Men heeft de brief van de provincie daarover gezien. Ik weet dat de provincie inmiddels bezig is met een nader onderzoek naar de frequenties en de manier waarop de zaak moet worden aangepakt. We moeten ons goed realiseren dat het project in 2002 klaar is en je kunt waarschijnlijk nu nog niet eens met de nodige zekerheid vastleggen hoe precies de exploitatie gedaan moet worden. Daar gaat men nu nader onderzoek naar doen.

Natuurlijk ben ik bereid om met de provincie te overleggen of zij nog nadere informatie wil vastleggen over frequenties en bijdragen. Ik zeg er onmiddellijk bij dat dit de verantwoordelijkheid van de provincie is. Het kan ook geen financiële consequenties voor het Rijk hebben. Dat proef ik ook niet uit de motie van de heer Lilipaly en ik ben dan ook gaarne bereid om die gang nog een keer te maken.

De heer **Van Dijke** (RPF): De minister heeft in het algemeen overleg gezegd dat daarover met de provincie een afspraak is gemaakt. Ik

mag er toch van uitgaan dat dit een harde afspraak is die ten uitvoer wordt gebracht en dat deze motie derhalve overbodig is?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De motie is ingediend door de Kamer en ik moet afwachten wat er verder mee gebeurt. Ik heb al gemeld dat in het bestuursakkoord keihard is vastgelegd, dat de provincie na de opheffing van de veerverbinding tussen Vlissingen en Breskens een voet- en fietsveer zal exploiteren. Ik begrijp dat een deel van de Kamer wenst dat de provincie ook nog wat nadere informatie geeft en frequenties en tarieven vastlegt, maar de vraag is wanneer de provincie dat zal kunnen doen op exacte basis. Daar moet nog nader onderzoek naar worden gedaan. Maar ik wil natuurlijk best aan de provincie vragen of zij dat wil vastleggen. Ik kan het alleen niet als voorwaarde opleggen, want mevrouw Verbugt heeft gelijk, als zij zegt dat het de verantwoordelijkheid van de provincie is.

De heer **Van Dijke** (RPF): Als het haar verantwoordelijkheid is, gaan wij er niet over. We kunnen het hooguit nog een keer vragen maar we hebben daarover afspraken gemaakt. Derhalve moeten wij ervan uitgaan dat het gewoon gerealiseerd wordt. Ik neem aan dat de minister ervan uitgaat dat het gewoon gerealiseerd wordt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja natuurlijk! Het kan geen voorwaardelijk groen licht zijn voor de aanleg van de WOV.

De heer **Van Dijke** (RPF): En deze motie stimuleert de minister niet extra om daar anders naar te kijken dan dat zij in het verleden deed?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: In de laatste zin in de motie wordt de regering verzocht om met de provincie Zeeland aanvullend een bestuursovereenkomst te sluiten. Ik kan die gang gaan en de vraag stellen aan de provincie, maar ik ga er van niet uit dat dit voor de ondertekenaars van de motie betekent dat het project voorlopig maar niet moet doorgaan als er geen concrete afronding kan plaatsvinden.

De heer **Van Dijke** (RPF): U kunt het niet afdwingen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik kan het niet afdwingen.

De heer **Van Dijke** (RPF): Dank u wel!

De heer **Lilipaly** (PvdA): Voorzitter! Ik heb uiteraard het bestuursakkoord bestudeerd en daarin is een zin opgenomen over het voet- en fietsveer. Mijns inziens is dat niet voldoende en om die reden heb ik de motie ingediend. Ik vraag de minister om met de provincie terug te gaan naar de onderhandelingsstafel om over de frequentie en de tariefstelling te praten. Is zij bereid om dit uit te voeren?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik ga terug naar de provincie maar ik ga niet onderhandelen over de tarieven. Ik ben namelijk niet bereid om daar zelf een bijdrage aan te leveren. Het is en blijft een provinciale verantwoordelijkheid, zoals dat ook in de motie staat. Ik zal vragen of de provincie bereid is om met ons vast te leggen hoe de frequenties en de tarieven ongeveer zullen zijn. Ik zal de provincie die vraag stellen, maar het is wel haar verantwoordelijkheid. Ik zeg dat nog eens met nadruk. We hebben ook vastgelegd in het bestuursakkoord dat het haar verantwoordelijkheid is. Dat kan ik met de motie doen.

De heer **Lilipaly** (PvdA): Ik vind dat de minister toch te gemakkelijk voorbijgaat aan het punt van een behoorlijk deel van deze Kamer. Ik kan mij voorstellen dat de minister teruggaat naar de provincie en die vraag stelt en so what als die vraag negatief wordt beantwoord! Ik vraag een duidelijke inspanningsverplichting van de minister, dat zij met de provincie goed onderhandelt over de frequentie en de tarifiering.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nu gaat u mij net iets te ver, mijnheer Lilipaly. Onderhandelen is volgens mij niet aan de orde. Ik zal de provincie houden aan de afspraak in het bestuursakkoord. Ik neem een inspanningsverplichting op mij om met de provincie te gaan praten. Maar het moet helder zijn dat de financiële verantwoordelijkheid voor het veer bij de provincie ligt en zij voor het veer zelve ook verantwoordelijk blijft.

Jorritsma-Lebbink

De heer **Lilipaly** (PvdA): Voorzitter! Dat staat ook in de overweging.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Als dat maar helder is! Verder neem ik de inspanningsverplichting waarover u aan de eind van de motie spreekt op mij.

De heer **Lilipaly** (PvdA): Maar ik wil iets meer. Ik stel een vraag.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb drie keer gezegd dat ik de gang naar de provincie zal maken teneinde overleg te plegen, maar nogmaals, ik kan niets afdwingen. Dat wil ik alleen maar zeggen. Het gaat hierbij namelijk om verantwoordelijkheid van de provincie.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! De minister herhaalt nu wat zij in het algemeen overleg heeft gezegd: dat zij groot vertrouwen heeft in de provincie en daarom verwacht zij dat er een adequate voorziening komt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Zeker!

De heer **Reitsma** (CDA): Dat betekent dat de gang van de minister naar de provincie het gevraagde in deze motie moet opleveren. Dat moet althans het geval zijn als zij werkelijk vertrouwen in de provincie heeft. Dat is een constatering.

Ik wil nu nog even terugkomen op het punt van de verantwoordelijkheid. Ik ben het eens met het gestelde in de tweede overweging, dat in beginsel bij provincie de financiële verantwoordelijkheid ligt. Wij vinden het ook een goede lijn van de minister, dat zij daar...

De **voorzitter**: Ik moet ook u onderbreken. Dit is geen interruptie meer. Bovendien gaat het om de afronding van een motie. U krijgt nu nog gelegenheid om een zin te spreken.

De heer **Reitsma** (CDA): Is de minister, omdat zij in het verleden een financiële bijdrage gaf voor de veren van alle modaliteiten, niet van mening dat zij ook in dit geval aanspreekbaar is?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee. Ik heb tijdens het algemeen overleg gezegd dat ik vind dat ik dat niet ben. Het was en is een provinciale verbinding. Het Rijk heeft in het verleden bijgedragen in de kosten

voor exploitatie. Het Rijk geeft nu meer, maar dan als bijdrage in de kosten van de bouw van de Westerschelde-oeververbinding. Daar houdt het mee op. U moet de motie ook niet verdraaien. Daarin staat niet: in beginsel verantwoordelijk. In de tweede overweging staat nadrukkelijk: waarvoor de provincie Zeeland de verantwoordelijkheid draagt. Met die omschrijving kan ik zeer wel leven. Dit betekent dat het in dezen de provincie verantwoordelijk is en blijft. Wat het overige betreft: ik ben graag bereid om de gang naar de provincie te maken.

Voorzitter! Mevrouw Verbugt heeft gevraagd om een inspanningsverplichting en wel in die zin dat ik zowel de NV Exploitatiemaatschappij Westerschelde-oeververbinding zal vragen zoveel mogelijk personeel dat overblijft van de PSD op te nemen als er bij de provincie op aan zal dringen dat in het door haar op te stellen sociaal plan een inspanningsverplichting wordt opgenomen om gedwongen ontslagen te vermijden. Die motie zie ik graag als een ondersteuning van het beleid waarvan ik de Kamer al in kennis heb gesteld. Ik heb gemeld dat de NV Exploitatiemaatschappij waar mogelijk mensen zal opnemen. Er is wel het probleem dat als wordt gekozen voor elektronische tolheffing, hetgeen voor de hand ligt, het aantal mensen dat nodig is, aanmerkelijk kleiner is dan wanneer niet voor die vorm van tolheffing wordt gekozen. Graag wil ik er bij de provincie op aandringen dat zijzelf een goed gedrag zal vertonen en terzake zodanig zal handelen dat geen gedwongen ontslagen zullen vallen. Overigens, de PSD kan de komende jaren een heleboel doen. Wij praten over een periode van zes, zeven jaar. Men kan zich voorstellen dat vanwege natuurlijk verloop aan de eind van de rit, althans wat het vaste personeel betreft, heel veel van de problemen opgelost zouden kunnen zijn. Desalniettemin is het vervelend dat deze kwestie als een bijkomende zaak aan de orde is.

Voorzitter! Vervolgens wil ik reageren op de opmerkingen van mevrouw Van 't Riet. Ik ben graag bereid om de Kamer nader te informeren over het onderzoek inzake de veiligheid. Wij gaan ervan uit dat wij tot een goede oplossing komen. Natuurlijk moet de voorziening veilig zijn. Echter, wij moeten wel oppassen en het ~~aan~~ niet

verwarren met het ander. Daarom is ook nader onderzoek nodig. Tunnels en tunnels zijn twee verschillende dingen. Een tunnel waar miljoenen auto's doorgaan heeft een ander veiligheidsprofiel dan een tunnel waarvan de verkeersstromen vrij bescheiden zijn. Wij moeten een goede discussie voeren. Ik vind dat een tunnel veilig moet zijn, maar niet dat je overbodige investeringen moet doen. Dat is de reden waarom wij de zaken nog een keer goed op een rijtje zullen zetten.

Dan wil ik iets zeggen met betrekking tot de post onvoorzien. In mijn reactie op de motie hierover wil ik eigenlijk de woorden van de heer Reitsma gebruiken. Ik heb gisteren uitgebreid aangegeven waarom wij hebben gekozen voor 5% onvoorzien. Vergeleken met de stormvloedkering in de Nieuwe Waterweg en zeker vergeleken met de stormvloedkering Oosterscheldewerken hebben wij een volstrekt ander contract gesloten. Het ziet er volstrekt anders uit, omdat een groot aantal van de risico's die destijds niet in het contract waren opgenomen nu wel daarin zijn opgenomen. Ik ben erop aanspreekbaar dat het project nu een post onvoorzien kent van 5%. Ik vind het echter toch wat vreemd om nu bij motie plotseling de post onvoorzien naar 10% te brengen. Ik zal moeten aantonen dat het inderdaad 5% blijft; dat is mijn inspanning. Ik voel er eerlijk gezegd niet zo verschrikkelijk veel voor om die post, zonder dat er in mijn ogen een reden voor is, nu naar 10% te brengen. Ik zou aanvaarding van die motie dan ook sterk willen ontraden.

Ik dank de heer Van Dijke voor zijn onomwonden steun voor het project. Ik zal het doorgeven aan degenen die straks het project moeten uitvoeren en aan de provincie Zeeland, maar zij zullen dat ongetwijfeld horen.

De heer Reitsma zegt dat de financiële risico's van het Rijk niet over de rug van de Zeeuwen mogen worden verhaald. Als hij bedoelt dat je niet zomaar meer geld kunt vragen, dan heeft hij gelijk. Gesteld dat het goed gaat met het verkeersbeleid en dat er wat minder auto's door de tunnel komen dan verwacht; met andere woorden, dat de exploitatie iets ongunstiger zou uitpakken. Gesteld dat er wat onverwachte dingen gebeuren. Dan hebben wij, zoals ook nadrukkelijk staat in de stukken die u heeft gekregen, ook de mogelijkheid om

Jorritsma-Lebbink

bijvoorbeeld de tolperiode te verlengen. Ik zie dat de heer Reitsma dat niet bedoelt met "over de rug van de Zeeuwen". Dan verstaan wij elkaar. Ik denk dat wij het dan met elkaar eens zijn.

De heer Verkerk wees op enquêtes die onder de bevolking zijn gehouden. Er is 40 jaar gepraat over dit project. Het heeft een groot bestuurlijk draagvlak in de provincie Zeeland. Er waren in provinciale staten van Zeeland slechts drie personen die tegen het project hebben gestemd. Daar moet ik toch op afgaan. Wij kunnen niet voortdurend beslissingen veranderen of bijstellen als er weer een enquête is gehouden. Overigens is het op zichzelf best begrijpelijk dat mensen voorzichtig zijn: nieuwe dingen zijn toch vaak bedreigend. Ik vind dat je er in die zin serieus mee moet omgaan, maar dat je niet onmiddellijk ondersteboven moet vallen.

De heer **Verkerk** (AOV): Voorzitter! Mag ik toch even antwoorden op deze opmerkingen?

De **voorzitter**: Neen, dit is de afronding. Dan had u in het overleg moeten zijn.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Mevrouw Vos heeft toch een wat vreemde interpretatie van afwegingen. Als wij het niet hadden gedaan, hadden wij het geld ook niet aan iets anders kunnen besteden. Dan bleven de veren gewoon varen. Eén ding weten wij zeker: dan waren op termijn de uitgaven van het Rijk hoger geworden dan wel de voorzieningen in Zeeland slechter. Die keuze moet je maken. Als de kosten van de veren de pan uit rijzen, had je misschien moeten besluiten tot het sluiten van een van de veren. U weet dat die discussie vaker is gevoerd. Dan zou Zeeland pas echt een slechte verbinding hebben gehad.

Er is geen afweging in het MIT en het SVV gemaakt, omdat het een provinciale weg is en ook blijft. Provinciale wegen plegen niet in het SVV opgenomen te zijn. Wij hebben heel nadrukkelijk afgesproken dat het een provinciale weg blijft en dat het Rijk accommodeert, omdat de provincie niet in staat is om een dergelijke exploitatiemethode te organiseren. Daartoe zijn wij graag bereid, maar daarmee is het geen nationaal project geworden. Wat de

controlesystematiek betreft is het natuurlijk wel degelijk een nationaal project.

Over de autokilometers heb ik inderdaad schriftelijke informatie gegeven. Wij moeten ons goed realiseren dat het flinkste deel van het aantal kilometers in de tunnel wordt afgelegd. Wij moeten niet net doen alsof een schip geen uitstoot heeft. Het zijn bovendien twee schepen en die hebben ook een uitstoot. Bovendien wordt ook veel bespaard, namelijk gigantische wachttijden. Ook daarvoor rekenen wij milieukosten. Een besparing van 2,1 miljoen uur wachttijd is niet niks. Dat is zowel uit economische als uit milieuoverwegingen heel veel.

De aanvaarding van de motie van mevrouw Vos moet ik, dat zult u begrijpen, ten sterkste ontraden. Ik doe dat uit een groot aantal overwegingen. Ik kan ze wel allemaal herhalen, maar het zijn al die overwegingen die mij juist ertoe hebben gebracht om wel tot dit besluit te komen.

Ik rond mijn antwoord af. Ik dank de Kamer zeer voor het debat dat wij met elkaar hebben gevoerd en voor de ondersteuning van dit project. Ik stel voor om na vandaag nooit meer over de WOV te spreken, maar gewoon over de Westerschelde-tunnel, want dat wordt het.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, aan het einde van de vergadering over de moties te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt van 20.41 uur tot 21.00 uur geschorst.

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

- **het rapport van de Tijdelijke commissie onderzoek College van toezicht sociale verzekeringen (CTSV) (24653, nr. 15) (debat met de regering).**

De beraadslaging wordt hervat.

Staatssecretaris **Linschoten**: Voorzitter! Laat ik ook mijn bijdrage beginnen met een enkele opmerking aan het adres van de commissie-Van Zijl. Ik heb gisteravond gezien dat de

commissie buitengewoon veel lof toegezwaaid is door deze Kamer. Voor een deel is dat terecht. Er is in een heel korte tijd veel werk verzet in een buitengewoon complex dossier, wat de uitvoering van de sociale verzekering nu eenmaal is.

Die complimenten strekken zich niet volledig uit tot alle conclusies en alle aanbevelingen die de commissie heeft gedaan. Ik zou hier wel willen zeggen dat ik, kijkend naar de aanbevelingen over de manier waarop de Organisatiewet sociale verzekeringen in de toekomst moet worden aangepast, met een belangrijk deel van die conclusies een heel eind verder kan komen. Voor een niet onbelangrijk deel zijn dat conclusies die ook in de boezem van het kabinet al getrokken waren bij het voorbereiden van het post-nOSV-wetsvoorstel.

Ik ben ongelukkig met de hardheid van het rapport. De conclusies vind ik lang niet in alle gevallen onderbouwd door de feiten. Bovendien worden kwalificaties gegeven die naar mijn stellige overtuiging geen recht doen aan wat er feitelijk gebeurd is. Met de factfinding van de commissie was weinig mis, maar de combinatie van factfinding en conclusies vind ik onvoldoende onderbouwd en in een aantal opzichten ook suggestief.

Daar komt bij dat ik onaangenaam getroffen ben door de opmerking van de voorzitter van de commissie dat ik niet zo royaal met de waarheid omga.

Voorzitter! Het is goed dat ik aan de hand van alle onderdelen van het dossier naga wat precies de feiten zijn die de commissie aangetroffen heeft, welke conclusies op die feiten gebaseerd zouden kunnen worden en welke kwalificaties daarbij horen.

Laat ik bij het begin beginnen: het aantreden van het nieuwe kabinet met nieuwe bewindslieden op Sociale Zaken en Werkgelegenheid. De heer Bakker zei dat het niet zo'n fraaie boedel was die daar werd aangetroffen. Er lag een nieuwe Organisatiewet, die wel door de Tweede Kamer was behandeld, terwijl dat nog niet het geval was voor de invoeringswet. Er was sprake van geheel nieuwe verhoudingen in bestuurlijk sociaal-verzekeringsland, die binnen een aantal maanden moesten worden geïmplementeerd. Het TICA was nieuw. Het College van toezicht sociale verzekeringen was nieuw. De