

# 57ste vergadering

Donderdag 16 maart 2000

Aanvang 10.15 uur

## Voorzitter: Van Nieuwenhoven

Tegenwoordig zijn 121 leden, te weten:

Apostolou, Van Ardenne-van der Hoeven, Atsma, Augusteijn-Esser, Bakker, Van Baalen, Balemans, Balkenende, Barth, Van Beek, Belinfante, Van den Berg, Biesheuvel, Blaauw, Van Blerck-Woerdman, Blok, De Boer, Van Bommel, Bos, Brood, Buijs, Van de Camp, Cherribi, De Cloe, Cornielje, Crone, Van Dijke, Dijkstal, Van den Doel, Duijkers, Essers, Eurlings, Feenstra, Geluk, Van Gent, Van Gijzel, Giskes, De Graaf, De Haan, Halsema, Hamer, Harrewijn, Herrebrugh, Hessing, Hindriks, Van der Hoek, Hoekema, Van der Hoeven, Hofstra, Kalsbeek, Kamp, Kant, Karimi, Klein Molekamp, Koenders, Kuijper, Lambrechts, Leers, Luchtenveld, Marijnissen, Melkert, Middel, Van Middelkoop, Mosterd, Nicolai, Niederer, Van Nieuwenhoven, Noorman-den Uyl, Oedayraj Singh Varma, Oplaat, Örgü, Oudkerk, Passtoors, Patijn, Poppe, Rabbae, Ravestein, Rehwinkel, Van 't Riet, Rijpstra, Rosenmöller, Rouvoet, Santi, Schimmel, Schoenmakers, Schreijer-Pierik, Schutte, Smits, Snijder-Hazelhoff, Spoelman, Van der Staaij, Van der Steenhoven, Stellingwerf, Stroeken, Terpstra, Timmermans, Udo, Valk, Ter Veer, Vendrik, Verbugt, Verburg, Verhagen, Visser-van Doorn, Van der Vlies, O.P.G. Vos, Voûte-Droste, De Vries, Waalkens, Wagenaar, Van Walsem, Weekers, Weisglas, Van Wijmen, Wijn, Wilders, De Wit, Witteveen-Hevinga, Van Zijl, Zijlstra en Van Zuijlen,

en de heren Korthals, minister van Justitie, Pronk, minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, en

mevrouw Netelenbos, minister van Verkeer en Waterstaat.

De **voorzitter**: Ik deel aan de Kamer mede, dat zijn ingekomen berichten van verhindering van de leden:

Herrebrugh, Wagenaar en Witteveen-Hevinga, wegens bezigheden elders, alleen voor de middagvergadering;

Reitsma, wegens bezigheden elders.

Deze berichten worden voor kennisgeving aangenomen.

---

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Sanctiewet 1977 en van de In- en uitvoerwet tot vereenvoudiging van de implementatie van internationale verplichtingen (26872);**

- **het wetsvoorstel Regels met betrekking tot de productie en keuring van uitrusting voor zeeschepen (Wet scheeps-uitrusting) (26878).**

Deze wetsvoorstellen worden zonder beraadslaging en, na goedkeuring van de onderdelen, zonder stemming aangenomen.

---

Aan de orde is de behandeling van:

- **de verslagen van de commissie voor de Verzoekschriften over een aantal in haar handen gestelde adressen (26851, nrs. 28 t/m 39).**

Overeenkomstig de voorstellen van de commissie voor de Verzoekschriften wordt besloten.

---

Aan de orde is de behandeling van:  
- **het verslag van een algemeen overleg met de minister van Verkeer en Waterstaat over de Westerscheldetunnel (17741, nr. 29).**

De beraadslaging wordt geopend.

De heer **Hindriks** (PvdA): Mevrouw de voorzitter! De komende jaren gaan wij tientallen miljarden investeren in infrastructuur. Dat doen we voor een deel via grote projecten en gedeeltelijk met publiek-private samenwerking en gedeeltelijk met publieke samenwerking. Bij de aanleg van de Westerscheldetunnel praten we over publieke financiering. Bij 100% publieke financiering hoort 100% publieke verantwoording en 100% ministeriële verantwoordelijkheid. Voorwaarde is goed projectmanagement en goed projectmanagement begint bij een goede rapportage, risicomanagement en rapportagediscipline. In het algemeen overleg is duidelijk geworden dat de minister niet kan zeggen of de vertragingen die momenteel optreden, in de toekomst aanleiding zullen geven tot meerkosten. De minister was niet bereid om toe te zeggen dat eind deze maand, zoals afgesproken, de rapportage over de tijd tot en met de volgende periode ingediend zou worden. Wij zijn van mening dat die informatie wel verschaft dient te worden en dat het voor de Kamer van groot belang is dat, als zij zich niet tot in detail wil bemoeien met alles wat er in het project omgaat, de minister inzicht kan geven met betrekking tot de organisatorische en financiële risico's. Om dat inzicht te krijgen

## Hindriks

menen wij dat, gelet op de opgetreden problemen bij de bouw van de Westerscheldetunnel, het van belang is dat een extern onderzoek wordt gedaan door de NV Westerscheldetunnel. Gelet op het feit dat een toezegging in die richting is uitgebleven, dient de Partij van de Arbeid, gesteund door de heren Buijs, Van der Steenhoven en Stellingwerf, de volgende motie in.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat:

- de bouw van de Westerscheldetunnel met publieke middelen wordt gefinancierd;
- de voortgangsrapportages 5 en 6 over de bouw van de Westerscheldetunnel te laat aan de Tweede Kamer zijn aangeboden;
- voor een goede parlementaire controle juiste volledige en tijdige rapportage over de voortgang van de bouw essentieel is;
- uit de beschikbare voortgangsrapportages over de bouw van de Westerscheldetunnel blijkt dat als gevolg van technische en organisatorische problemen de voortgang ernstig is vertraagd;
- onvoldoende duidelijkheid bestaat over de mate waarin optredende problemen structureel zijn;
- onvoldoende duidelijkheid bestaat over de financiële gevolgen van technische problemen en opgetreden vertragingen;

verzoekt de regering:

- de reeds beschikbare voortgangsrapportage tot en met 31 december 1999 voor 31 maart 2000 aan de Kamer te zenden vergezeld van een goedkeurende accountantsverklaring;
- alle volgende voortgangsrapportages zoveel mogelijk binnen twee maanden na afloop van de rapportageperiode, doch uiterlijk binnen drie maanden aan de Kamer te zenden vergezeld van een goedkeurende accountantsverklaring;
- haar invloed uit te oefenen binnen de algemene vergadering van aandeelhouders van NV Westerscheldetunnel dan wel de raad van commissarissen van NV Westerscheldetunnel om te bewerkstelligen dat NV Westerscheldetunnel door externe deskundigen een projectau-

dit laat uitvoeren gericht op het vaststellen van de technische en organisatorische risico's alsmede de financiële gevolgen daarvan;

- de Kamer binnen zes maanden een afschrift van deze projectaudit te doen toekomen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Hindriks, Buijs, Van der Steenhoven en Stellingwerf. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.  
Zij krijgt nr. 30 (17741).

De heer **Hindriks** (PvdA): Ik ga ervan uit dat wij op basis van die extern gecontroleerde informatie afdoende inzicht zullen krijgen in hoe het staat met de Westerschuldentunnel, herstel Westerscheldetunnel. Dat biedt de mogelijkheid om aan het begin van het project die maatregelen te nemen, die nodig zijn om het project op een goede manier te beëindigen.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Kortgeleden hebben wij een op zich goed overleg gehad over de Westerschelde. Dat was op voorhand niet geheel duidelijk, want de informatie waarover wij konden beschikken en waarover wij spraken, was zacht gezegd nogal gedateerd. Dat is niet goed: het parlement moet over actuele en adequate informatie kunnen beschikken. De minister heeft tijdens het overleg veel goedge maakt van de informatieachterstand. Zij heeft veel kunnen meedelen over met name de laatste ontwikkelingen. Maar het is wel goed dat de Kamer op dit punt een signaal afgeeft; vanuit die optiek heb ik de motie van de heer Hindriks mede ondersteund. Het probleem speelt namelijk bij meerdere grote projecten. Ik geef toe, bij de HSL-Zuid is het na aanloopproblemen zeker verbeterd, maar ik hecht aan het afgeven van dit signaal. Dat speelt wellicht bij de Westerscheldetunnel nog extra, omdat sprake is van een nogal ingewikkelde organisatorische situatie. Dat mag echter geen aanleiding zijn zo lang na dato pas over de informatie te kunnen beschikken.

De heer **Buijs** (CDA): Voorzitter! Het WOV-project is een groot en uitdagend project. Uitdagend in die zin, omdat met dit project buitengewoon veel ervaring met nieuwe technologieën kan worden opgedaan. Zoals dat vaak gaat met nieuwe technologieën en technieken, zitten daar natuurlijk ook risico's aan vast.

Er is nogal wat publiek geld gemoeid met dit project. Het CDA wil dit project dan ook nauwlettend kunnen volgen: wij willen kijken hoe eventuele risico's, gepaard gaande met al dan niet afgedekte financiële claims, zich in de toekomst ontwikkelen. Mijn partij vindt daarom dat wij hierin een duidelijk controlerende functie moeten hebben. Het proces dat wij nu hebben gehad en de vertraging die is opgetreden in het uitbrengen van allerlei voortgangsrapportages, willen wij niet langer. Wij willen onze controlerende taken zorgvuldig en nauwkeurig uitvoeren. Daarom ondersteunen wij het verzoek, vervat in de motie van de heer Hindriks, om voor 31 maart de zevende voortgangsrapportage te ontvangen. Tegelijkertijd willen wij duidelijk op de hoogte worden gebracht van de risico's van dit project in de toekomst, gelet op de huidige problemen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter! Namens de fractie van GroenLinks vervang ik de heer Van der Steenhoven, die op dit moment elders in dit huis probeert de Biesbosch te redden.

De fractie van GroenLinks maakt zich grote zorgen over de voortgang van de Westerschelde-oeververbinding. De heer Hindriks versprak zich daarnet: hij zei "Westerschuldentunnel", wat misschien meer was dan alleen een verspreking. Wij steunen dan ook voluit de motie die hij mede namens collega Van der Steenhoven heeft ingediend, waarin het verzoek is neergelegd om meer en heldere informatie over de voortgang van het traject, en met name over de afbreukrisico's die zich inmiddels lijken aan te dienen.

De heer **Geluk** (VVD): Voorzitter! Ik

## Geluk

dank de minister nogmaals voor haar toezegging over de Westerscheldeveren, in die zin dat zij nog eens goed zal kijken naar de financiële gevolgen van eventuele verträgen.

De minister heeft nogal wat kritiek over zich heen gekregen in het algemeen overleg, met name wat betreft de trage gang van zaken met de voortgangsrapportages. Er is een aantal duidelijke schoten voor de boeg gelost. Dat was terecht, want een aantal rapportages is echt heel laat verschenen. Het is bij dit soort grote projecten van groot belang dat de rapportages steeds op tijd komen. Het verbaast mij nog steeds dat de rapportages zo lang op het ministerie blijven hangen. Het gaat meestal om 15 tot 20 pagina's. Het moet toch mogelijk zijn om die in enkele dagen door te spitten en te voorzien van een goede reactie.

Ik heb ook nog wat twijfels over de projectaudit. Ik krijg nog graag een oordeel van de minister over de vraag welke bevoegdheden de overheid wat dat betreft kan afdwingen. Er is een commissie van vier personen, internationale deskundigen, mee bezig geweest. Is die commissie ook te beschouwen als een projectaudit?

□

**Minister Netelenbos:** Voorzitter! Ik dank de leden voor de gemaakte opmerkingen. Er zijn eigenlijk twee thema's aan de orde, de verslaglegging in het kader van het grote project en de kwestie van de audit.

Wat betreft de verslaglegging heb ik al toegezegd – de Kamer moet mij op mijn woord geloven – dat ik zal proberen de Kamer het desbetreffende verslag vóór 1 april te laten toekomen, nadat ik de informatie van de NV Westerscheldetunnel heb gekregen en met inachtneming van de kwaliteit, want daar hecht ik zeer aan als het gaat om verslagen naar de Tweede Kamer. Ik heb al vaker aangegeven dat ik best snel wil werken, maar dat mag niet ten koste gaan van de kwaliteit. Wij werken er dus aan het verslag vóór 1 april aan de Kamer te zenden als dat erin zit. Ik had dit al toegezegd. In die zin vind ik dit onderdeel van de motie, al kun je het zien als een ondersteuning van wat ik al heb toegezegd, eigenlijk overbodig.

Wat betreft de audit spreek ik de Kamer aan als medewetgever. Dat

doe ik, omdat ik van mening ben dat wij aan de vooravond staan van een aantal ontwikkelingen, als gevolg waarvan publiek-private samenwerking vaker aan de orde zal zijn dan op dit moment.

**De heer Hindriks (PvdA):** Voorzitter! De minister heeft het over publiek-private samenwerking. In mijn opvatting is dat een projectmethode waarbij private partijen risico's nemen. Kan de minister mij uitleggen welke private partij in dit geval risico heeft genomen en wat dat risico is? Of wordt de 100% financiering nu door het Rijk gedragen en loopt het Rijk ook voor 100% risico, zij het via een NV-constructie? Dat doet overigens niets af aan het feit dat het hier om een publiek project gaat.

**Minister Netelenbos:** Voorzitter! Ik was aan mijn eerste zin bezig op dit onderdeel. Ik wilde net zeggen dat de NV Westerscheldetunnel een privaatrechtelijke rechtspersoon is. De wet die ten grondslag ligt aan de oprichting van die privaatrechtelijke rechtspersoon hebben wij hier met elkaar uitvoerig besproken. Dat was de eerste wet die ik als minister van Verkeer en Waterstaat met de Kamer heb besproken. Toen hebben wij het spel verdeeld. Anders dan bij de traditionele manier van aanbesteding is Rijkswaterstaat c.q. de minister van Verkeer en Waterstaat niet de opdrachtgever. De minister is voor 95% aandeelhouder – de provincie Zeeland voor 5% – en communiceert via de raad van commissarissen met de NV Westerscheldetunnel. Dat is anders dan de normale aanbestedingsprocedures. Dat maakt dat wij weliswaar aandeelhouder zijn, maar dat het opdrachtgeverschap niet in de traditionele zin van het woord is geëffectueerd. Dat luistert nauw en dat maakt dat ik niet zomaar iets kan vinden. Ik kan het wel vragen, maar ik kan het niet opleggen, omdat ik communiceer via de raad van commissarissen. Daar zitten twee commissarissen van de Nederlandse staat in: een namens het ministerie van Financiën en een namens mijzelf. Er zitten echter ook commissarissen in van de provincie Zeeland. Ik vraag u als medewetgever onderscheid te maken tussen de klassieke rol en de nieuwe rol. Als u dat niet doet, krijgen wij nog heel vaak zeer lastige debatten over verhoudingen.

Een ander punt is het afdekken van de risico's. De staat is aandeelhouder. Wat nu als blijkt dat tijdens de bouw er een aantal problemen ontstaan? Het afdekken van het risico is vastgelegd in contracten. De aannemer heeft de risico's verzekerd voor 120% van de aanneemsom in een CAR-verzekering, "construction all risk"-verzekering. Dus 120% van de totale bouwsom is verzekerd. De risico's als gevolg van een toegepaste nieuwe techniek of onvoorzien omstandigheden zijn dus in zo'n verzekering ondergebracht.

**De heer Hindriks (PvdA):** Ik krijg nu het verhaal te horen dat een CAR-verzekering de technische risico's verzekert van de bouw van de tunnel, dan wel de organisatorische risico's van een aannemer die die tunnel bouwt. Ik denk dat het verstandig is als de minister nog eens kijkt naar de precieze teksten van die verzekering, want het is niet gebruikelijk dat die risico's met een CAR-verzekering worden gedekt.

**Minister Netelenbos:** Ik begin zo langzamerhand bezwaar te krijgen tegen deze discussie. Ik heb dat ook al gezegd tijdens het algemeen overleg. Er wordt getwijfeld aan mijn woorden. Dat kan ik niet zomaar over mijn kant laten gaan. Ik wijs erop dat het gaat om een privaatrechtelijke rechtspersoon en dat er geen sprake is van een traditionele manier van aanbesteden. Verder zijn de bouwrisico's van de aannemer opgenomen in een "construct and design"-contract. Dat is voor het eerst. De Kamer heeft kennelijk grote problemen met het wennen aan de nieuwe verhoudingen. Kijk echter de wetgeving na! Die heeft de Kamer zelf geaccordeerd. Ook al was je toen geen woordvoerder, dan nog moet je kijken wat je als medewetgever hebt afgesproken. Ik spreek u daarop aan, omdat ik niet accepteer dat aan mijn woorden wordt getwijfeld.

De bouwsom is voor 120% verzekerd. Het met het ontwerp samenhangend risico is ondergebracht in een PLI-verzekering. Er zijn twee risico's die bij de staat liggen. Het eerste is een vertraging in de tijd. De aannemer dient overigens als te laat wordt opgeleverd, een maand na dato drie ton per dag te betalen. Er moet dan natuurlijk wel sprake zijn van een aannemer. Wanneer er faillissementen aan de orde zijn, lopen wij uiteraard enig risico, maar

## Netelenbos

dat is all in the game. Het tweede risico van de staat heeft te maken met de exploitatie van de Westerscheldetunnel wanneer die later dan 2003 wordt opgeleverd. Dan is de vraag om welke bedragen het gaat. Er zijn nu een paar maanden vertraging opgetreden als gevolg van technische vraagstukken. De vraag of men dat inloopt of niet, laat zich niet beantwoorden. De dagen vertraging zijn afgedekt in de verzekeringen. Stel dat die tunnel een jaar te laat zou worden opgeleverd, om wat voor bedragen gaat het dan? Volgens de berekening van nu gaat het dan om een bedrag van ongeveer 50 mln. Ik weiger te accepteren dat wij de zaak niet goed hebben geregeld. Ik vraag de medewetgever de wet die ten grondslag ligt aan deze privaatrechtelijke NV in de beschouwing te betrekken. Als men dat niet wil, wil ik een diepgaande discussie met de Kamer over de rolverdeling bij PPS-constructies. Deze is namelijk anders dan wij gewend waren. Natuurlijk zullen wij in het kader van de verslaglegging grote projecten aandacht aan dit proces besteden. Dat blijkt meer dan nodig te zijn, want er is permanent sprake van een misverstand. Ik vind het niet goed dat er aan mijn woorden wordt getwijfeld, want zo kan ik niet werken. Ik ben een beetje boos, omdat wij nu al voor de tweede keer dit debat voeren, terwijl er geen aanleiding toe is. De risico's zijn afgedekt en ik kan alleen maar via de raad van commissarissen met de NV Westerscheldetunnel spreken. Er moet dus een duidelijke aanleiding zijn om zwaar geschat in te zetten ten aanzien van de NV en, gelet op het arrangement waarbinnen wij werken, die is er niet.

De **voorzitter**: Degenen die nu bij de interruptiemicrofoon staan, krijgen zeer kort het woord. Als dit onderwerp niet voldoende is bediscussieerd, moeten de leden een vervolg op het AO aanvragen.

De heer **Hindriks** (PvdA): Om te beginnen zeg ik dat ik niet twijfel aan de woorden van de minister. Het is echter wel van belang dat de feiten worden gewisseld. Ik heb nog steeds geen antwoord gekregen op mijn vragen over de risico's. Hoe groot zijn de technische risico's? Hoe groot zijn de organisatorische risico's? Wat kunnen daarvan de financiële

consequenties zijn? Is het maximale risico 50 mln.?

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ten aanzien van de bouwsom is het risico bij de aannemer gelegd. De aannemer heeft voor 120% van de bouwsom een zogenaamde CAR-verzekering afgesloten. De met het ontwerp samenhangende risico's zijn voor 100% van de bouwsom verzekerd; een zogenaamde "professional liability indemnity"-verzekering. Er moet nieuwe technologie voor het werken onder een zeer hoge druk van maximaal 6 bar worden ontwikkeld, want op die wijze is nog nooit in Nederland gewerkt. Daarnaast is er een vertrapingsrisico bij de aannemer gelegd. Wanneer de aannemer een vertraging oploopt van meer dan een maand na de opleveringsdatum – die in de wet vastligt – moet hij per dag f 300.000 boete betalen met een maximum van 100 dagen. De maximale boete is dus 30 mln. De aannemer is daarmee akkoord gegaan.

De aannemer heeft dus veel risico's die samenhangen met de bouw verzekerd. De NV Westerscheldetunnel heeft het risico van vertragingen afgedekt tot een maximum van 30 mln. In het hypothetische geval dat er exploitatieproblemen ontstaan door vertraagde oplevering – het langer in de vaart houden van veerboten en geen inkomsten uit tolheffing – zal een vertraging van een jaar volgens de eerste voorlopige berekeningen leiden tot een verlies van 50 mln. Daarvan is 30 mln. verzekerd, dus blijft er een nettobedrag van 20 mln. over. Overigens kunnen wij nog helemaal niets zeggen over een eventuele vertraging. In dit hypothetische geval zal er voor dit bedrag van 20 mln. een oplossing aan de inkomstenkant gevonden moeten worden. Daar komen wij dan uiteraard nog over te spreken.

De Kamer schetst het beeld dat wij gigantische risico's lopen en dat kan ik niet bevestigen. De afgelopen maanden zijn er enkele problemen ontstaan, waarvan niemand kan zeggen of de vertraging die daar het gevolg van is nog kan worden ingelopen. Eén ding is duidelijk: de NV Westerschelde is de opdrachtgever en niet de Nederlandse staat. De Nederlandse staat is wel voor 95% aandeelhouder. Het is natuurlijk mogelijk dat er onverhoopt extra

kosten gemaakt worden. Dan komt de vraag aan de orde hoe die kosten terugverdiend kunnen worden. Dat zou bijvoorbeeld kunnen door een verhoging van de tolprijs. Ik ben het eens met de kritiek op de verslaglegging. Dat moet beter, maar dat heb ik ook beloofd. Ik vind het te vroeg om nu weer een audit te houden, zoals bij de start van de bouw is gedaan. Wel wil ik de zorg die door de Kamer is geformuleerd, overbrengen via de raad van commissarissen aan de NV. Het houden van een audit hangt af van wat de NV Westerschelde te melden heeft met betrekking tot voortgang en tot de manier waarop men denkt het tijdverlies dat nu is opgetreden in te lopen. Dat is de feitelijke situatie.

In de motie wordt ook gesproken over een goedgekeurde accountantsverklaring. Dat is een foute term, want het gaat erom dat de accountantsdienst zich een oordeel kan vormen en het gaat niet om een goedkeuring. Die beoordeling wordt gedaan door de accountant van het departement. Tijdens het algemeen overleg is afgesproken dat dit voldoende is en dat het niet nodig is een externe accountant een goedkeuring te laten geven. Ik vind het onjuist om de term "schuldetunnel" te gebruiken. De risico's zijn immers afgedekt? Wij moeten de feiten wel voor zichzelf laten spreken.

De heer **Hindriks** (PvdA): Een CAR-verzekering verzekert de aannemer voor de gevolgen van eventueel aangerichte schade door de aannemer gedurende de bouw. Een "professional liability indemnity"-verzekering verzekert de aannemer voor de gevolgen van zijn handelen tijdens het ontwerp. Geen van beide verzekeringen geeft enige aanspraak op vergoeding van kosten als er sprake is van technische problemen of van overschrijding van termijnen en wat dies meer zij. In dergelijke verzekeringen komen altijd clausules voor die betrekking hebben op wat er gebeurt op het moment dat er sprake is van overmacht. Die overmachtclausules in die verzekeringen zullen, naar ik verwacht, gebaseerd zijn op de ALIB. Als dat het geval is en er zou sprake zijn van een ernstige overschrijding en de aannemer trekt zich terug, dan vrees ik dat er op basis van die PLI-verzekering heel weinig kan gebeuren. Er is geen performance bond; er zijn geen aanbetalings-

## Netelenbos

garanties en er is geen warranty bond.

De **voorzitter**: Mijns inziens is dit een herhaling van zetten. Als een eindconclusie in een tweeminuten-debat hierover gaat, dan is het niet voldoende door u allen uitgediscussieerd in het algemeen overleg. Dan moet de Kamer een vervolgoverleg aanvragen. Zoals het nu gaat, begin ik nu al verstand van zaken te krijgen. U bent dus bezig met een herhaling van zetten, zelfs nu al. Wilt u nu uw vraag afmaken?

De heer **Hindriks** (PvdA): Is de minister bereid om de Kamer nauwkeurig op hoofdlijnen te informeren over de technische risico's met betrekking tot de organisatie en de financiële gevolgen daarvan. Als die werkelijk beperkt zijn tot 50 mln., dan heb ik daar geen grote problemen mee. Die informatie heb ik tot nu toe echter niet van de minister gekregen.

Minister **Netelenbos**: Wij leven nu in het jaar 2000 en de tunnel moet worden opgeleverd in 2003. U kunt nu wel opvattingen hebben over CAR-verzekeringen of over PLI-verzekeringen, maar wij hebben de procedure uitvoerig besproken met elkaar. Vervolgens is het de vraag hoe moet worden omgegaan met de problemen die zijn ontstaan in de afgelopen anderhalve maand. Niemand zal ook ontkennen dat die problemen zijn ontstaan. Alle problemen die tot nu toe zijn opgetreden, vallen onder de CAR-verzekering. Het gaat dus niet om zaken die niet zijn afgedekt in het verzekeringscircuit. Natuurlijk kunnen er bij grote werken altijd problemen ontstaan waar niemand aan gedacht heeft en die niet onder de verzekering vallen, maar dat doet zich nu niet voor. Het spreekt voor zich dat wij hier de vinger aan de pols moeten houden en dat de Kamer dit in de verslaglegging moet kunnen teruglezen. Als zich een calamiteit zou voordoen, zullen wij dat vanzelfsprekend meteen aan de Kamer laten weten, maar die situatie doet zich op dit moment niet voor. Alle problemen die zich tot nu toe hebben voorgedaan, vallen onder de verzekeringen zoals die er zijn.

We hebben ook gesproken over een mogelijk faillissement van sommige bedrijven. Dit is gelukkig ondervangen. Als dergelijke zaken

zich inderdaad zouden voordoen, zouden deze ook problemen voor de financier veroorzaken en dienen zij op dat moment van een antwoord te worden voorzien.

Ik ben het er volstrekt mee eens dat de verslaglegging kwalitatief in orde moet zijn en tijdig moet plaatsvinden. Ik kan niet overzien of er nu een audit nodig is vanwege de problemen die zich hebben voorgedaan en die dus alle verzekeraar waren. Ik kan de Kamer alleen toezeggen dat ik via de aandeelhouders aan de NV zal laten weten dat de Kamer zich zorgen maakt en het belangrijk vindt dat hieraan in de komende verslaglegging die tot 1 juli loopt, uitgebreid aandacht wordt besteed, zodat zij daar inzicht in krijgt. Als het noodzakelijk is dat men daar externen bij inhuurt, moet men dat zeker niet laten. Die afspraak kunnen wij met elkaar maken, maar wel in deze volgorde.

Dat ik me iedere keer zo opwind, heeft te maken met het feit dat de Kamer de aannames van het hele proces steeds ter discussie stelt. Dat moet de Kamer niet doen. We hebben daar met elkaar uren over gesproken bij de start van het nieuwe kabinet.

De heer **Geluk** (VVD): Voorzitter! Ik kan het betoog van de minister volgen. Blijft het punt van de gevolgschade. Ik wil nog even terugkomen op het probleem van de Zeeuwse veren. Dat punt is waarschijnlijk niet meegenomen in de CAR-verzekering. Het kan om aanzienlijke bedragen gaan. Hoe worden die afgedekt? Verder is mijn vraag blijven liggen naar het onderzoek dat nu plaatsvindt door vier onafhankelijke deskundigen naar het boren van de tunnel. Ik denk dat je dat ook een projectaudit kunt noemen. Misschien kan de minister ons daarover inlichten?

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! De exploitatieverliezen die bij vertraging aan de orde kunnen zijn, zijn tot een maximum van 30 mln. afgedekt door de aannemer bij te late oplevering. Stel dat er een vertraging optreedt van een jaar, dan is de schatting nu dat dit een schade van ongeveer 50 mln. oplevert. Ik heb in het algemeen overleg gezegd dat ik opnieuw zal laten bekijken wat er is afgesproken over de veren. Die boten zijn aan de oude kant. Stel dat je deze onver-

hoopt langer in de vaart moet houden, wat betekent dit dan precies? Ik weet dat op dit moment niet, maar ik zal dat uitzoeken. Wij gaan er echter in de eerste plaats van uit dat de aannemer er zeer veel aan gelegen is, gezien de bedragen die hij moet gaan betalen, op tijd op te leveren. Op dit moment is absoluut niet te zeggen of dit zal lukken. Het is daarvoor veel te vroeg in het proces.

De vraag is gesteld hoe het zit met de techniek. Men is op het ogenblik opnieuw aan het boren. Er zijn enkele problemen ontstaan bij het boren en met de trein. Deze is door fouten van het personeel op de loop gegaan, met alle schade die dat vervolgens heeft aangericht. Het is nu duidelijk waardoor dat is gekomen. Er wordt dus op dit moment weer geboord. Ik vind daarom dat we nu geen audit moeten laten verrichten naar de techniek van het boren. Dat was ook niet de bedoeling van de audit. Het ging daarbij meer om de vraag: denken we met de kennis van nu dat dit project met de financiële middelen die beschikbaar zijn gesteld, kan worden uitgevoerd? Ik vind dat het aan de NV Westerschelde is om daar iedere keer voldoende inzicht in te verschaffen via de rapportages die ieder halfjaar tot ons komen. Ik wil de motie zo uitleggen, dat wij de zorg van de Kamer nog eens uitdrukkelijk kenbaar maken aan de NV Westerscheldetunnel. Ik zal de NV ook vragen in de verslaglegging tot en met juni zoveel inzicht te geven dat het vertrouwen van de Kamer weer kan toenemen. Ondertussen zal ik met de veren praten over die "als, dan"-situatie. Wij zullen in de verslaglegging over het afgelopen halfjaar, dus tot en met 31 december 1999, ook aandacht besteden aan het facet hoe wij tegen exploitatieverliezen moeten aankijken. Dat is voor de Nederlandse overheid nog het meest kostbaar, voorzover wij dat op dit moment kunnen overzien.

De heer **Buijs** (CDA): De toonzetting van de minister jegens ons doet geen recht aan hetgeen zij nu zelf uiteindelijk voorstelt. Zij geeft nu aan dat zij bereid is bij de NV te bepleiten dat wij meer inzicht krijgen in de risico's. Dat was ook de vraag van de Kamer. Zij had ermee kunnen beginnen en dan had zij zich niet behoeven op te winden en was er

## Netelenbos

geen schade geweest voor haar gezondheid.

Minister **Netelenbos**: Een beetje adrenaline is heel goed voor de gezondheid! Ik spreek de Kamer echter ook aan als medewetgever. Ik heb dat de vorige keer ook gepoogd te doen, omdat ik anders vrees dat wij iedere keer weer vergeten wat wij gezamenlijk hebben afgesproken. Dat kan niet in dit soort uiterst complexe processen. Wij staan nog maar aan het begin van PPS-trajecten. Waar het geld vandaan komt, de rol van private partijen en het oprichten van NV's, daarvan moet de Kamer abstraheren. Over het geld heb ik al vaker gezegd dat de minister van Financiën de meest goedkope financier is. Dat neemt niet weg dat je soms toch heel veel privaat initiatief in een project brengt. Dat noemen wij PPS. Als je dan zegt dat het geen PPS is omdat wij betalen, is dat niet waar. Vandaar dat ik mij zo opwind.

De heer **Hindriks** (PvdA): De minister zegt dus dat wij op 31 maart de rapportage tegemoet kunnen zien. Voorts zal zij de NV Westerscheldetunnel vragen conform de motie nog eens goed aan te geven wat de risico's zijn. Als bijvoorbeeld zou blijken dat de achterstand niet ingehaald kan worden, zullen er externen bij betrokken worden. Om die boodschap vroeg ik. Als dat inderdaad de boodschap van de minister is, heb ik niet zo'n behoefte aan de motie.

Ik ben het overigens met de minister eens dat wij door constructies als de NV Westerscheldetunnel moeten heenkijken en wij gewoon onze controletoelaten moeten uitvoeren en de minister haar eigen verantwoordelijkheid moet nemen.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik begrijp nu dat de heer Hindriks zijn motie intrekt?

De heer **Hindriks** (PvdA): Als ik ervan uit mag gaan dat ik de minister goed heb geïnterpreteerd.

Minister **Netelenbos**: De heer Hindriks heeft mij zeer goed geïnterpreteerd.

De heer **Hindriks** (PvdA): Dan trek ik mijn motie in.

De **voorzitter**: Aangezien de

motie-Hindriks c.s. (17741, nr. 30) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

De beraadslaging wordt gesloten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

---

Aan de orde is de behandeling van:  
- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet milieubeheer (meldingenstelsel) (26552).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De **voorzitter**: Voordat ik het woord geef aan de heer Udo, wil ik u er allemaal op wijzen dat minister Pronk vandaag jarig is. Wij zijn buitengewoon verheugd hem op zijn verjaardag in de Kamer te hebben om dit onderwerp te behandelen.

□

De heer **Udo** (VVD): Mevrouw de voorzitter! Ook ik wil de heer Pronk van harte feliciteren met zijn verjaardag vandaag. Ik hoop dat hij een heel prettige verjaardagsviering hier in de Kamer en ook privé zal mogen meemaken.

Mevrouw de voorzitter! Het voorliggende wetsvoorstel is bedoeld om aan te sluiten bij een ontwikkeling naar een moderne milieuvergunning, waarbij de nadruk meer komt te liggen op de eigen verantwoordelijkheid van bedrijven in relatie tot vergunningverlening en handhaving. Een en ander is een uitvloeisel van de MDW-operatie. Veranderingen in de bedrijfsvoering in afwijking van een milieuvergunning vereisen in beginsel een wijzigingsaanvraag.

De voorgestelde wijziging zou het mogelijk moeten maken om in meerdere gevallen te volstaan met een melding aan het bevoegd gezag. Het is uiteraard van belang dat bedrijven die een beroep willen doen op de verruimde mogelijkheden de facto ook in die positie worden gesteld. Het wetsvoorstel schiet echter zijn doel voorbij. Er is geenszins sprake van een noemenswaardige verbetering, terwijl het kabinet in zijn commentaar op de Commissie administratieve lasten stelt dat administratieve lasten ondernemingen veel tijd en geld kosten. De kosten van de administra-

tieve lasten voor het bedrijfsleven zijn tussen 1993 en 1998 in Nederland toegenomen van 13 naar 16,5 mld. Onnodige lasten moeten worden teruggedrongen of voorkomen. Letterlijk zegt het kabinet dat deze lasten een negatieve invloed hebben op de internationale concurrentiepositie en afbreuk doen aan de maatschappelijke acceptatie van overheidsregelen. Het terugdringen van deze administratieve lasten is wenselijk voor het ondernemingsklimaat en voor de kwaliteit van het openbaar bestuur. Hiervoor is een grondige cultuurverandering nodig in het proces van beleidsvoorbereiding en -uitvoering, zo stelt de commissie-Slechte.

Mijn fractie heeft niet de indruk dat de minister van VROM deze intentie bij dit wetsvoorstel serieus heeft opgevat, terwijl er voor hem toch ook de nodige voordelen zijn te behalen, bijvoorbeeld op het gebied van de interne en externe bestuurslasten bij de vergunningverlener. Dit wetsvoorstel geeft nauwelijks ruimte in situaties waarin een slechts geringe toename van de milieubelasting niet met een melding kan worden gehonoreerd, terwijl dezelfde belasting niet zou hebben geleid tot andere vergunningsvoorschriften als die verandering al deel had uitgemaakt van de oorspronkelijke vergunning. Veranderingen die leiden tot meer milieubelasting of een andere aard van de milieubelasting, hoe gering ook, vallen nog steeds buiten de meldingen. Dat is een gemiste kans. De met veel omhaal van woorden in de memorie van toelichting beschreven verruiming is voor de praktijk geen echte vooruitgang. De meest ondergeschikte wijzigingen blijken voor de praktijk al vergunningsplichtig, zoals de uitbreiding van het aantal heftrucks van twee naar drie, een toename van het aantal gasflessen van 100 naar 105, een bronafzuiging van lasrook en een kleine uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen.

Vrijwel alle veranderingen brengen een toename met zich van de geluidsemissie en/of het energieverbruik; iets, waaraan zelden een mouw te passen is. Bovendien is het in Nederland bestuurspraktijk dat wijzigingen in de bedrijfsvoering met een geringe stijging van de milieubelasting gewoonweg worden gedoogd. Dan praat ik niet direct over de situatie bij Akzo, Unilever of Philips, maar wel over de situatie bij