

Vergaderjaar 2002–2003

17 741

Westerschelde Oeververbinding

Nr. 47

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 12 augustus 2003

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Verkeer en Waterstaat over de dertiende en laatste Voortgangsrapportage van de Westerscheldetunnel (17 741, nr. 45). De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 8 augustus 2003.

Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
De Pater-van der Meer

De griffier van de commissie,
Roovers

¹ Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Dijksma (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Meijer (CDA), Van Lith (CDA), Timmermans (PvdA), van Bommel (SP), van der Staaij (SGP), Koopmans (CDA), Oplaat (VVD), Geluk (VVD), ten Hoopen (CDA), Dijsselbloem (PvdA), De Pater-van der Meer (CDA), voorzitter, Depla (PvdA), van As (LPF), van den Brand (GL), Duyvendak (GL), Gerken (SP), van Haersma Buma (CDA), Bruls (CDA), van der Ham (D66), Boelhouwer (PvdA), Dubbelboer (PvdA), De Krom (VVD), Hermans (LPF) en Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD).

Plv. leden: Heemskerk (PvdA), Tichelaar (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Hessels (CDA), Eurlings (CDA), Smeets (PvdA), de Ruiter (SP), Huizinga-Heringa (CU), Buijs (CDA), de Grave (VVD), Szabó (VVD), van Winsen (CDA), Van Dijken (PvdA), Haverkamp (CDA), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Vos (GL), Halsema (GL), Vergeer-Mudde (SP), Jager (CDA), Mastwijk (CDA), Giskes (D66), Van Dam (PvdA), Verdaas (PvdA), van Beek (VVD), van den Brink (LPF) en Luchtenveld (VVD).

1

Kan nader worden ingegaan op de opmerking dat «de verwachte premie thans niet in verhouding staat tot de kans dat zich een calamiteit voordoet en de gevolgen daarvan»? Wat is de verwachte premie kosten en de mogelijk zelf door de NV Westerscheldetunnel te dekken schade? Zijn er offertes aangevraagd voor de verzekeringspremies (opstal en bedrijfs-schade) of is op voorhand gesteld dat deze te hoog zullen zijn? Is de NV Westerscheldetunnel voldoende draagkrachtig om zelf zorg te dragen voor de eventuele calamiteiten of zal er een beroep worden gedaan op de staatskas? Aan welke calamiteiten (met bijbehorende kosten) moet men denken? Hoe groot is de kans op een dergelijke calamiteit?

De NV Westerscheldetunnel heeft zich georiënteerd op de verzekeringsmarkt. Slechts bij een calamiteit als gevolg waarvan sluiting van meer dan een jaar aan de orde is, kan de continuïteit van de NV in gevaar komen. De kans op een dergelijke calamiteit is klein.

2

Waarom is er niets gemeld over de financiering van de openbare hulpdiensten in de voortgangsrapportage? Wat is de status van deze financiering?

Het onderwerp van financiering van de openbare hulpdiensten valt buiten de scope van de rapportage. De financiering van de brandweerhulpverlening betreft de verantwoordelijkheid van de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

3

Hebben de nog vast te stellen tunneltechnische eisen invloed op de kosten van de Westerscheldetunnel?

Nee.

4

Als de post onvoorzien niet wordt aangesproken, wat zal er gebeuren met het overgebleven geld?

Het project is nu nog niet afgesloten. Er zijn nog resterende arbitragezaken die moeten worden afgewikkeld. Als die zijn afgerond kan de eindstand van de post onvoorzien worden opgemaakt. Aangezien het onvoorzien als onderdeel van het aandelenkapitaal van de NV is gestort, wordt dit niet als separate post naar het Rijk als aandeelhouder teruggestort. Een en ander wordt afgewikkeld in het dividendvoorstel van de NV.

5

Worden in de evaluatie aanbevelingen opgenomen over hoe de kosten van grote projecten als de Westerscheldetunnel in de toekomst beheerst kunnen worden?

Ja.

6

Kan de regering de Kamer informeren over de laatste stand van zaken van het project kanaalkruising Sluiskil, dat volgens de voortgangsrapportage weliswaar geen deel uitmaakt van het project Westerschelde Oeververbinding, maar waarvoor wel geld wordt uitgegeven uit het projectbudget en waarover afspraken gemaakt zijn tussen Kamer en regering (zie de brief van 8 januari 2003, nr. 17 741 nr. 43)?

Er wordt gewerkt aan een Tracé-MER-studie die naar verwachting vóór de zomer van 2004 zal zijn afgerond.

7

Wanneer kan de provincie Zeeland het geld tegemoet zien, waarmee het rijk bijdraagt in 50% van de totale kosten voor brandveiligheid van de tunnel (zie onder meer antwoord op schriftelijke vragen 5 maart 2003, nr. 922)?

De minister van BZK heeft op 26 juni 2003 een brief aan uw Kamer gestuurd naar aanleiding van vragen van het kamerlid Van Heteren. Hierin heeft hij de gang van zaken toegelicht. Nadien hebben de ministers van BZK en van V&W een brief ontvangen van beide gemeenten. De minister van BZK zal naar aanleiding van deze brief het initiatief nemen tot een overleg met de betrokken partijen over de financiering van de voorgestelde verbetering van de hulpverlening.

8

Het interne rendement van de Westerscheldetunnel is naar huidige inzichten begroot op circa 8%. Welk rendementspercentage kan worden begroot, indien rekening wordt gehouden met de vervoersstromen in de eerste drie maanden na opening van de Westerschelde Oeververbinding?

Er is vooralsnog geen reden op basis van de vervoersstromen de prognose van het rendement te herzien.

9

Is er inmiddels meer duidelijkheid over de geschillen tussen de NV Westerscheldetunnel en de aannemer? Wat is het standpunt van de NV Westerschelde over de duikwerkzaamheden? Welke geschillen zijn inmiddels beslecht? Is al bekend of de geschillen met arbitrage moeten worden beslecht? Kan worden aangegeven op welke termijn een uitspraak mag worden verwacht over de geschillen, die door arbitrage zullen worden beslecht? Op welke wijze en tot welk bedrag hebben de NV Westerscheldetunnel, de provincie en/of het Rijk rekening gehouden met financiële tegenvallers ten gevolge van de claims?

Er is sedert het verschijnen van de 13e voortgangsrapportage geen extra duidelijkheid te geven.