

Vergaderjaar 2001–2002

**22 589**

**Betuweroute**

**28 070**

**Aanleg Betuweroute: projectbeheersing en financiering**

**Nr. 191**

**VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 17 januari 2002

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft op 13 december 2001 overleg gevoerd met minister Netelenbos van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister d.d. 25 oktober, ten geleide van de tiende voortgangsrapportage Betuweroute (22 589, nr. 187);**
- **het rapport van de Algemene Rekenkamer «Aanleg Betuweroute: projectbeheersing en financiering» en de antwoorden van de Algemene Rekenkamer en de regering (28 070, nrs. 1–4);**
- **de brief van de minister d.d. 2 november 2001, inzake het tracébesluit Betuweroute 2001 (wachtsporen Zevenaar) (22 589, nr. 188).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

### Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Feenstra** (PvdA) vraagt een toelichting op de vijf in de voortgangsrapportage genoemde punten die voor vertraging kunnen zorgen. Een tijdige oplevering van de Betuwelijn is van groot belang voor het goederenvervoer en voor het scheppen van ruimte voor het personenvervoer. Hoe ontwikkelt het goederenvervoer over het spoor zich overigens, met name op de oost-westas?

De voorgestelde maatregelen ter vergroting van de tunnelveiligheid, de ongelijkvloerse boog bij Geldermalsen, de geluidswerende maatregelen bij de Calandbrug en de beveiliging van de Havenspoorlijn worden door de heer Feenstra onderschreven. Wel vraagt hij welke bijdrage het ministerie van VROM op deze punten levert, hoe duur de boog bij Geldermalsen is en of dat bedrag inmiddels is gedekt.

Het is goed dat zowel de aanbieders als de gebruikers verenigd zijn in samenwerkingsverbanden, maar wordt die structuur al gebruikt om de huidige knelpunten op het spoor op te lossen, is er voldoende voorzien in een vliegende start bij de oplevering en loopt deze structuur door naar het buitenland?

Gelet op het belang van interoperabiliteit van netspanning- en beveiligingssystemen, vraagt de heer Feenstra informatie over de systemen in de buurlanden van Nederland en over het op dat punt lopende experi-

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), voorzitter, Van den Berg (SGP), Biesheuvel (CDA), Rosenmöller (GroenLinks), Valk (PvdA), Leers (CDA), ondervoorzitter, Feenstra (PvdA), Van Heemst (PvdA), Verbugt (VVD), Giskes (D66), Stellingwerf (ChristenUnie), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), Wagenaar (PvdA), Van der Knaap (CDA), Ravestein (D66), Van der Steenhoven (GroenLinks), Niederer (VVD), Van Bommel (SP), Eurlings (CDA), Herrebrugh (PvdA), Ten Hoopen (CDA), Hindriks (PvdA) en De Swart (VVD).

Plv. leden: Te Veldhuis (VVD), Bakker (D66), Stroeken (CDA), Halsema (GroenLinks), Waalkens (PvdA), Atsma (CDA), Duijvesteyn (PvdA), Witteveen-Hevinga (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Augusteijn-Esser (D66), Slob (ChristenUnie), Geluk (VVD), Luchtveld (VVD), Spoelman (PvdA), Buijs (CDA), Van Walsem (D66), Vendrik (GroenLinks), Weekers (VVD), Poppe (SP), De Pater-van der Meer (CDA), Depla (PvdA), Th.A.M. Meijer (CDA), Dijsselbloem (PvdA), Nicolai (VVD) en Crone (PvdA).

ment. Op het punt van het hybridegebruik van de Betuweroute zijn de marktpartijen inderdaad aan zet. Omdat kabels en leidingen een gevoelig punt zijn bij de realisatie van projecten, moeten zij in de Tracéwet worden opgenomen. Wat zijn de oorzaken en gevolgen van de grondwaterproblematiek in Zevenaar?

De wijze waarop de Algemene Rekenkamer (ARK) haar rapport heeft gepresenteerd, was gericht op effectbejag en heeft geleid tot onjuiste beeldvorming. Van de geconstateerde kostenstijging is 50% het gevolg van bewuste kwaliteitsverbeteringen op basis van voorstellen van de Kamer; 30% van de kostenstijging is het gevolg van prijsstijgingen; bovendien waren extra kosten voorzien in verband met onvoorziene kosten, bodemverontreiniging en archeologie. Slechts 5% van de kostenstijging hangt samen met onvoldoende projectbeheersing; bovendien heeft dat met name betrekking op de periode voor 1998, want sinds 1998 zijn aanvullende kostenbeheersende maatregelen genomen. Ook 5% is te veel, maar valt wel binnen de planningsmarge van 20%. Wat het uitblijven van private investeringen betreft: de motie-Feenstra van december 1998 stelde al dat er net als bij wegen en kanalen geen sprake kan zijn van private bijdragen op het punt van de aanlegkosten.

Het project in Dieren is, mede vanwege zijn integrale opzet, mooi en realiseerbaar. Omdat de gemeente Dieren en de provincie Gelderland al plannen hadden ontwikkeld om de kerndoorsnijdende weg ondergronds te brengen, is het logisch om ook het parallel lopende spoor ondergronds te brengen. Daardoor zou de overlast verminderen, zouden de noord- en zuidzijde van Dieren weer met elkaar verbonden worden en zouden nieuwe ontwikkelingsmogelijkheden ontstaan, ook voor de ecologie. Gemeente, provincie en private partijen willen hieraan 150 mln gulden bijdragen en vragen van het Rijk hetzelfde bedrag. Het lijkt logisch om deze bijdrage te splitsen over de ministeries van Verkeer en Waterstaat, VROM en LNV.

Mevrouw **Verbugt** (VVD) vraagt of de door de ARK voorgestelde beheersmaatregelen in de voortgangsrapportage worden toegepast en of voldoende adequate maatregelen zijn genomen om na de extra 153 mln gulden verdere kostenoverschrijdingen te voorkomen. Kan de minister haar maatregelen en de ingeschatte effecten daarvan nader toelichten? Hoe komt het dat de ARK uitgaat van een verschil van 600 mln gulden tussen het oorspronkelijke budget en de raming ultimo 2000, terwijl de minister uitgaat van een verschil van 11,9 mln gulden? Waarom wordt voor de compensatie van de loon- en prijsstijgingen niet de gebruikelijke systematiek gehanteerd? Waren de in de voortgangsrapportage genoemde scopeaanpassingen vooraf gedekt? Welke budgettaire spanning heeft geleid tot het aanhouden van de aanbesteding van het eerste pakket van de bovenbouw? Is die aanbesteding inmiddels hervat? De door de ARK gesignaleerde gebrekkige informatie-uitwisseling tussen de Managementgroep Betuweroute en de Projectdirectie Betuweroute kan leiden tot vergroting van de spanning tussen de raming en het budget en tot het ontbreken van een eenduidige risico-inschatting. Wat gaat de minister hieraan doen?

Het is verwarrend dat de ARK de begrippen «private financiering» en «private exploitatie» door elkaar en zelfs als synoniemen gebruikt. Deelt de minister de conclusie van de ARK dat het niet realistisch is om uit te gaan van private bijdragen? Welke signalen geeft het gebruikersplatform daarover af? Toekomstige gebruikers zouden immers nu al moeten investeren in materieel en in de bedrijfsorganisatie. Hoe kan worden bevorderd dat de goederentreinen werkelijk van de Betuwelijn gebruik gaan maken? Omdat de Kamer adequaat geïnformeerd dient te worden, weegt de conclusie van de ARK dat de Tweede Kamer te optimistisch is voorgelicht over de mogelijkheden van private financiering, zwaar. Is de informatievoorziening adequaat geweest en is de ARK op dit punt te pessimistisch?

Is de minister het ermee eens dat de aftakkingen bij Geldermalsen en verhoging van de aslasten op een aantal trajecten absoluut noodzakelijk voor een goede benutting van de Betuwelijn en zijn de in het MIT opgenomen investeringen voldoende om een adequaat gebruik van de Betuwelijn te waarborgen?

De via moties door de Kamer bepleite verbeteringen in Almelo en Dieren zouden deels uit het op te richten regionaal mobiliteitsfonds voor Zuidoost-Nederland gefinancierd kunnen worden. Is de minister het daarmee eens en, zo ja, op welke termijn kan de planfase van deze twee projecten ingaan?

Tot slot vraagt mevrouw Verbugt nadere informatie over het stilleggen van bouwwerkzaamheden vanwege de aanwezigheid van de modderkruiper.

Mevrouw **Giskes** (D66) onderschrijft de aanbevelingen van de ARK, maar vindt het niet gepast dat de indruk wordt gewekt dat er sprake is van een grote onverwachte kostenstijging; die kostenstijging hangt immers voor een groot deel samen met door de Kamer gewenste extra maatregelen ten behoeve van het milieu en een goede inpassing. Kan de minister nader op dit punt en op de verschillen tussen haar visie en de visie van de ARK ingaan? Is het mogelijk om de budgetoverschrijding in de loop van het project alsnog weg te werken, zodat kan worden volstaan met het oorspronkelijke, uiteraard geïndexeerde budget?

Omdat de mogelijkheid toeneemt dat het Rijk de Betuwelijn zelf gaat exploiteren, wordt het interessant om juist wel een financiële bijdrage te leveren aan een hybridegebruik, dat de inkomsten uit de exploitatie immers zal vergroten. Hoeveel zal in dat geval overblijven van het als gevolg van het uitblijven van private financiering ontstane gat van 1,6 mld gulden? Hoe realistisch is het met het oog op de exploitatiemogelijkheden overigens dat bij Elst echt een multimodaal transportcentrum (MTC) zal ontstaan?

In verband met het schrappen van de noordtak is besloten tot verbeteringen van de bestaande lijn, die veel meer goederenvervoer moet gaan verwerken. Is in dat verband al meer te melden over de projecten in Almelo en Dieren en is er ook iets te melden over andere verbeteringen van het tracé? Kan de financiering van deze verbeteringen van de bestaande lijn in het MIT worden teruggevonden?

Tot slot vraagt mevrouw Giskes of de aanwezigheid van de modderkruiper tot vertraging zal leiden en waarom op kaarten van het NVVP nog steeds sprake is van het «studiegebied zuidtak».

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks) vindt de kostenontwikkeling zorgwekkend. Het rendement van de vele maatregelen om het budget niet te overstijgen, stelt teleur. Met name voor 1998, maar ook daarna zijn de risico's van kostenoverschrijdingen onvoldoende ingedamd, zoals blijkt uit de extra 153 mln gulden voor scopewijzigingen. Ten koste waarvan zal deze tegenvaller worden opgevangen en waarom levert het ministerie van VROM een bijdrage van 50 mln gulden aan de geluidsvoorzieningen bij de Calandbrug? Zal het ministerie van VROM voortaan aan meer zaken meebetalen? Wat is inmiddels het saldo van de post onvoorzien?

De ARK vindt private financiering een dood spoor en er is ook nog geen enkel bedrag binnengekomen; bovendien heeft recent onderzoek aangetoond dat jaarlijks 200 mln gulden nodig is om de exploitatie rendabeler te maken. Waarom vindt de minister het dan nog steeds verantwoord om uit te gaan van een private bijdrage van 1,5 mld gulden of zelfs 1,8 mld gulden?

Zwaarwegend is de conclusie van de ARK dat de Kamer niet goed is ingelicht over de perspectieven op publiek-private samenwerking (PPS); daarbij gaat het vooral om de vervoersprognoses. Wat is de visie van de

minister daarop en op de stelling dat het 1,8 mld gulden extra zal gaan kosten als het Rijk de lijn zelf moet gaan exploiteren?

De ontwikkelingen in Duitsland zijn van groot belang voor het vervoersvolume. In het voorjaar van 2002 neemt Duitsland een beslissing over de aansluiting op de Betuwelijn. Welk gevolg zou het uitblijven van die aansluiting hebben voor de vervoersprognoses en welke invloed heeft de minister op deze besluitvorming?

In verband met budgettaire spanning zal de aanbestedingsstrategie worden aangescherpt. Wat houdt die aanscherping precies in? Kan zij bijvoorbeeld leiden tot scopewijzigingen en financiële gevolgen?

Tot slot spreekt mevrouw Van Gent haar steun uit voor het project in Dieren, sluit zij zich aan bij de vragen over de modderkruiper en het grondwaterpeil in Zevenaar en vraagt zij of de toezegging dat er geen chloor en LPG zal worden vervoerd via de Betuwelijn, gestand wordt gedaan.

De heer **Poppe** (SP) vindt het rapport van de ARK vernietigend en wijst erop dat er geen milieuvoordelen blijken te bestaan; sterker nog: de Betuwelijn zal veel hinder veroorzaken. Bovendien zijn er telkens nieuwe oorzaken voor verdere vertraging, bijvoorbeeld de modderkruiper. Zal voor die beschermde diersoort een vervangende biotoop worden gevonden voordat de werkzaamheden aan de bovenbouw worden hervat? Een andere bedreiging voor de Betuwelijn is de mogelijke bouwfraude, want als er werkelijk sprake is van bouwfraude, zullen waarschijnlijk ook bedrijven die meewerken aan de Betuwelijn op de zwarte lijst komen te staan. Worden alle facturen met betrekking tot de Betuwelijn overigens wel goed geanalyseerd?

De verdubbeling van de kosten tussen 1992 en 2000 toont opnieuw aan dat het geld voor de Betuwelijn beter aan andere zaken besteed had kunnen worden. De totale kosten zullen bovendien vermoedelijk ver boven de 10,3 mld gulden uitkomen, terwijl de lagere prognoses van het vervoersvolume en de gebrekkige private animo steeds duidelijker aantonen dat de lijn niet noodzakelijk is en nooit rendabel zal worden. Welke gevolgen heeft het afblazen van de noord- en zuidtak overigens op het vervoersvolume en wat zijn de gevolgen als Duitsland niet besluit tot aansluiting op de Betuwelijn? Voor de samenleving is het rendabeler om de lijn af te blazen, ondanks de vele investeringen die al zijn gedaan. Wat zou het schrappen van de lijn overigens kosten als de investeringen in de wel nuttige Havenspoorlijn niet worden toegerekend aan de pas bij Kijfhoek beginnende Betuwelijn?

De heer **Van den Berg** (SGP) vindt de conclusies van de ARK schokkend, omdat het ministerie in organisatorische en financiële zin niet in staat is gebleken om het project voldoende te beheersen; bovendien moet worden gevreesd voor extra tegenvallers. Ernstig is ook dat de beleidsinformatie over de haalbaarheid van private medefinanciering ernstige tekortkomingen heeft vertoond. De minister beaamt dat haar voorgangers op die punten tekort hebben geschoten, maar bestaan die tekortkomingen nu niet meer? Worden de aanbevelingen van de ARK al volledig toegepast? Wat wordt er ondernomen om de spanning tussen het budget en de raming te verminderen en hoe verhoudt dat zich tot de nieuwe kostenstijging van 153 mln gulden?

Gelet op dit alles, bestaat de vrees dat de Betuwelijn met subsidies overeind moet worden gehouden. Dat zou concurrentievervalsing zijn ten opzichte van het vervoer over het water, terwijl dat vervoer juist moet worden bevorderd. Welke gevolgen hebben de vertragingen overigens voor de afspraken met Duitsland? Hoe staat het daar met de concrete voorbereidingen van de capaciteitsuitbreiding?

Wanneer de Havenspoorlijn gereed is, is het gekozen, zeer moderne beveiligingssysteem nog niet beschikbaar. Daarom zal daar eerst het oude

beveiligingssysteem worden gehanteerd en zal het nieuwe systeem later worden opgezet. De aanpassing aan dat nieuwe systeem zal de vervoerders dus veel geld kosten. Bovendien kunnen hierdoor voorlopig alleen dieseltreinen op de Havenspoorlijn rijden, wat ten koste gaat van de milieuvoordelen. In hoeverre zal de stroomsterkte van 25 kV de Betuweroute overigens, al of niet tijdelijk, vervreemden van het overige Nederlandse spoornet en van het Duitse spoornet?

Het lijkt erop dat het MTC bij Elst een soort veredeld bedrijventerrein wordt, maar dat was niet de bedoeling. Bovendien is het de vraag of dat terrein dan daar moet komen. Moet dit onderdeel van het project daarom niet heroverwogen worden?

Door de terughoudende opstelling van de minister ten aanzien van het hybridegebruik van de Betuweroute bestaat het risico dat die mogelijkheid verloren gaat en dat over de Betuweroute alleen spoorvervoer mogelijk zal zijn.

Met betrekking tot de daling van het grondwaterpeil in Zevenaar vraagt de heer Van den Berg of de oorzaken daarvan al bekend zijn en wat er wordt gedaan om de daarmee verband houdende problemen op te lossen. Tot slot oordeelt de heer Van den Berg positief over het project in Dieren.

De heer **Leers** (CDA) onderschrijft de kritische kanttekeningen in het ARK-rapport over de administratie, de projectopzet en de private financiering, maar weerlegt de door het persbericht van de ARK gewekte suggestie dat er sprake zou zijn van het storten van veel geld in een bodemloze put zonder enig uitzicht op positieve resultaten, terwijl de regering en de Kamer daar niets aan doen. Het rapport zelf is veel genuanceerder, maar kennelijk wilde de ARK met dat tendentieuze persbericht haar werk bij een breed publiek onder de aandacht brengen. Op initiatief van de Kamer zijn met vele miljarden guldens diverse zinvolle verbeteringen aangebracht ten behoeve van de leefomgeving in diverse plaatsen in Gelderland en Zuid-Holland; het verwijt dat het project financieel uit de hand is gelopen, is dus onjuist. Op antwoord van vragen van de Kamer heeft de ARK zelf aangegeven dat een cijfermatig overzicht een element van willekeur blijft behouden; bovendien worden de begrippen «private exploitatie» en «private financiering» door elkaar gehaald en vertoont het rapport tal van andere onzorgvuldigheden. Ook op de ARK mag kritiek worden geleverd; in dit geval had van haar een hogere kwaliteit mogen worden verwacht.

Omdat de Betuwelijn ook wordt aangelegd voor het bedrijfsleven, moet er bij de exploitatie van de lijn hoe dan ook sprake zijn van financiële betrokkenheid van het bedrijfsleven: de aanleg van de lijn moet deels worden terugverdiend via de exploitatie. Bedrijven die per spoor goederen naar Duitsland vervoeren, zouden daarom verplicht moeten worden om van de Betuwelijn gebruik te maken en zouden bijvoorbeeld de Brabantroute dus niet meer mogen gebruiken. Daarnaast zou het bedrijfsleven gestimuleerd moeten worden tot het aanschaffen van nieuw, voor de Betuwelijn geschikt materieel. Kan er een berekening worden gemaakt van de kosten en de inkomsten van de exploitatie?

De heer Leers vraagt een toelichting op het verschil van 600 mln gulden tussen de raming en het budget. Ook vraagt hij hoe lang het oorspronkelijk van private financiering verwachte bedrag van 1,6 mld gulden gedekt blijft door het Infrastructuurfonds. Met het oog op de leefbaarheid, de veiligheid en de ecologie pleit ook hij ervoor om het project in Dieren, in eerste instantie de planfase daarvan, financieel mogelijk te maken. Tot slot pleit de heer Leers voor een werkbezoek van de Kamercommissie ter beoordeling van de uitvoering van eerdere besluiten van de Kamer.

## Antwoord van de minister

De **minister** benadrukt dat er op het bestaande spoor te weinig ruimte is voor de goederentreinen; met name voor de Brabantroute is het van groot belang dat het transitovervoer over de Betuwelijn gaat rijden. Daartoe zal gebruik worden gemaakt van sturing. Ook voor de noord-zuidas wordt bekeken of spoorlijnen moeten worden aangelegd die worden toegevoegd aan het transitovervoer. Het is nog onduidelijk of dat rendabel is, maar het kan heel verstandig zijn om een onrendabele spoorlijn aan te leggen als daarmee een groot probleem wordt opgelost. Het is bijvoorbeeld van belang om omvangrijke goederenstromen te weren uit binnensteden, ook omdat de trein het veiligste vervoermiddel is voor gevaarlijke stoffen. Er is dan ook nooit toegezegd dat over de Betuwelijn geen chloor, LPG of ammoniak zou worden vervoerd.

Bij grote projecten geldt een foutmarge van 10% als normaal; bij de Betuweroute bedraagt die marge echter slechts 5%. Dat neemt niet weg dat veel opmerkingen van de ARK terecht zijn, bijvoorbeeld over het belang van een lerende overheid en over de parlementaire besluitvorming over verbeterde inpassingen; veel aanbevelingen van de ARK zijn ook al uitgevoerd. Vanaf 1998 is de discussie over de Betuweroute integraler. Ook de houding ten opzichte van PPS is, mede op basis van de in december 1998 aangenomen motie-Feenstra, sinds 1998 veranderd. De benodigde investeringen zijn toen ondergebracht in het MIT en er is met de Kamer afgesproken dat tot 2010 sprake zou zijn van intensieve samenwerking met een gebruikersplatform; voor de periode daarna staan alle mogelijkheden nog open. Als dan geen exploitant wordt gevonden, wordt de tot dan geldende wijze van exploitatie gehandhaafd en worden gebruikersheffingen geheven. Er zal dus hoe dan ook sprake zijn van een private bijdrage. Er bestaat geen garantie inzake de hoogte van die bijdrage, maar er zijn geen signalen dat het niet verantwoord is om uit te gaan van 1,5 mld gulden. Op dit punt speelt de discussie over het Witboek voor het gemeenschappelijk vervoerbeleid tot 2010 en over het Nederlandse prijsbeleid ten aanzien van de verschillende modaliteiten een grote rol. De huidige terughoudende opstelling van de vervoerders is overigens deels een gevolg van voor hen verwarrende signalen, zoals moties die stellen dat het goederenvervoer van het spoor af moet.

De scopeaanpassingen ten bedrage van 153 mln gulden hebben vooral betrekking op geluid en tunnels. De kennis inzake tunnelveiligheid en de daarbij aan de orde zijnde procedures neemt toe, maar er is op dit punt nog geen standaardbenadering en Nederland doet bovendien veel meer dan wat de Europese regelgeving voorschrijft. Hierdoor is voortdurend sprake van extra investeringen. Die investeringen zijn verantwoord, maar bemoeilijken het maken van ramingen. Daarom wordt een wetsvoorstel gemaakt om de benadering te uniformeren. Aan extra investeringen ter vermindering van de geluidhinder besteedt het ministerie 30 mln gulden; op dat punt levert het ministerie van VROM een bijdrage vanuit het bestaande budget voor geluidshinderbeperkende maatregelen. Daarnaast wordt 65 mln gulden gedekt door meevallers bij aanbestedingen; 20 mln gulden is uit de goederenprojecten van het Infrastructuurfonds gehaald en er is ook 20 mln gulden gehaald uit mutaties van het Infrastructuurfonds op het punt van personenvervoerprojecten.

De post onvoorzien in de raming bedraagt 588 mln gulden, waarvan 58 mln gulden is benut; dat loopt dus redelijk goed. Om de kostenbeheersing te maximaliseren, is bovendien met Railinfrabeheer afgesproken dat veel directer met Rijkswaterstaat zal worden gecommuniceerd over de kosten van engineering, administratie en toezicht. Ten behoeve van de integriteit en verantwoorde besluitvorming worden de stukken uiteraard goed gecontroleerd, ook door accountantsdiensten. Verdere scopeaanpassingen, bijvoorbeeld op initiatief van de Kamer, kunnen overigens niet worden uitgesloten.



Ondanks de vertraging van de aanbesteding van de bovenbouw is het nog steeds haalbaar dat de Betuweroute in maart 2006 in gebruik wordt genomen. De advertenties voor de aanbesteding met betrekking tot de kap bij Barendrecht en de Botlektunnel en de geluidsschermen zullen op 19 december worden geplaatst.

Voor de boog bij Geldermalsen is 18,5 mln gulden gedekt binnen het budget. Voor het MTC, waarvan de kosten worden geraamd op 1,8 mld gulden tot 2 mld gulden, is in het MIT 175 mln gulden opgenomen; de rest wordt betaald door de regio en het bedrijfsleven. Gelet op de behoefte in Gelderland aan bedrijvenlocaties en op het feit dat de voorgenomen lokatie door drie modaliteiten zal worden ontsloten, is de aanleg van het MTC nog steeds belangrijk. Nieuwe ontwikkelingen zijn in Gelderland vanwege het vele natuurschoon overigens vaak lastig, maar dat geldt niet voor deze lokatie. De provincie Gelderland is de initiatiefnemer en moet, ook in het kader van de MER-procedure, een oplossing vinden voor de hiermee verband houdende vraagstukken.

Aan de Havenspoorlijn is 3,7 mld gulden uitgegeven; voor de totale Betuweroute zijn verplichtingen aangegaan ten bedrage van 6,6 mld gulden. Afblazen van de route vanaf Kijfhoek zou, nog afgezien van schadeclaims, minimaal 3 mld gulden extra kosten.

Zolang de Betuweroute nog niet af is, zal op de Havenspoorlijn, vanwege de geringe lengte daarvan, het oude beveiligingssysteem gelden; er zal dus inderdaad pas elektrisch worden gereden wanneer de hele route klaar is. De hiermee verband houdende kosten bedragen 14 mln gulden en maken deel uit van de scopeaanpassingen ten bedrage van 153 mln gulden.

De modderkruiper was bij de verkenning van de bouwlocaties niet ontdekt. In Nederland is dat dier niet zeldzaam, maar het is wel beschermd. De modderkruipers zullen daarom worden gevangen en naar een nieuwe habitat worden gebracht. Dit leidt niet tot vertraging: de aannemer werkt op andere delen van het traject gewoon verder.

De lekken in de bouwkuip bij Zevenaar zijn gedicht. Een onderzoekscommissie heeft in opdracht van de minister op 12 december gerapporteerd; al haar aanbevelingen worden uitgevoerd. Dit probleem is nu dus opgelost, ook naar de mening van de gemeente Zevenaar. Er zijn momenteel nog wel problemen, maar die hangen samen met het hoge peil van het rivierwater; die problemen zijn dus van een andere orde en zijn bovendien tijdelijk.

Vanuit een positieve grondhouding wordt met de gemeente Almelo gesproken over het lokale project, waarvan de gemeente de trekker is. De Kamer zal nader worden geïnformeerd zodra hierover in de loop van 2002 duidelijkheid is.

Het project in Dieren kost 300 mln gulden. De gemeente en de provincie willen zelf 150 mln gulden investeren. Voor het resterende deel wordt met name gekeken naar de ministeries van VROM, EZ en met name LNV; het ministerie van Verkeer en Waterstaat stelt 25 mln gulden beschikbaar voor de overweg. Het overleg met deze departementen heeft echter nog niet geleid tot resultaten omdat zij stellen dat zij hiervoor geen geld meer hebben. Beslissingen over eventueel extra geld worden in het kader van de ICES-discussie pas door het volgende kabinet genomen; de minister van VROM heeft voor de komende periode overigens vele miljarden guldens gevraagd ten behoeve van inpassingsvraagstukken. Er kan in Dieren met de planfase worden begonnen, maar dan voor eigen rekening en risico; daarvoor kan inderdaad het eigen regionale mobiliteitsfonds worden aangesproken. Het uitgangspunt was dat op de bestaande lijn verbeteringen op het punt van de veiligheid nodig zijn en dat verbeteringen van de stedelijke leefbaarheid wenselijk zijn. Het gaat overigens om één extra trein per uur en het aantal treinen blijft binnen de normering; het vraagstuk in Dieren bestond dus al langer. De minister van

Verkeer en Waterstaat is op dat punt bovendien niet de eerst-verantwoordelijke bewindspersoon.

In dit verband zegt de minister toe dat de Kamer een afschrift zal ontvangen van de brief van het kabinet in antwoord op de bestuurlijke vraag wat de diverse betrokken departementen hieraan willen bijdragen. Hybride aanleg vergt een investering van 500 mln gulden en zou tot vertraging leiden. Bovendien zouden de twee soorten vervoer elkaar hinderen. Al met al is het dus zeer de vraag of het mogelijk moet zijn om met rubberen wielen gebruik te maken van de Betuweroute; wellicht is het interessanter om net als in Zwitserland het «trucks on train»-systeem te hanteren, waarbij achterstellen van trucks op de trein worden vervoerd. Investerings door een ondernemer zonder nadelige gevolgen voor de bedrijfsvoering zijn natuurlijk mogelijk, maar de minister wil hiervoor geen voorinvestering doen.

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

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