

Vergaderjaar 1999–2000

27 195

Beleidsinformatie Betuweroute

22 589

Betuweroute

Nr. 5

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 28 juni 2000

Zoals toegezegd in het AO met de Vaste Commissie van Verkeer en Waterstaat hedenochtend, zend ik u hierbij enige informatie.

1. Aanbesteding bovenbouw Betuweroute

Ik bevestig hierbij de toezegging een korte adempauze in te lassen met betrekking tot de aanbesteding van de bovenbouw. In september zal ik met een voorstel komen, waarover ik vervolgens op korte termijn een overleg met de Kamer zou willen voeren. Deze adempauze tast de opstelling van de Betuweroute in 2005 niet aan.

2. Actuele stand verplichtingen en uitgaven voor de Betuweroute

Ten laste van de **f 7,7 mld** aan beschikkingen die door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zijn verleend ten behoeve van de aanleg van de Betuweroute is *door NS Railinfrabeheer* voor **f 5,5 mld** aan verplichtingen jegens derden aangegaan. Op deze verplichtingen is tot op heden **f 2,8 mld** aan uitgaven gedaan.

Verplichtingen jegens derden en uitgaven Betuweroute

| peildatum 23 juni 2000 | bedragen x 1 000 000 | |
|------------------------------|----------------------|--------------|
| | Verplichtingen | Uitgaven |
| Grondverwerving | 145 | 140 |
| Overig | 1 808 | 1 255 |
| Totaal Havenspoorlijn | 1 953 | 1 395 |
| Grondverwerving | 423 | 399 |
| Overig | 3 069 | 1 038 |
| Totaal A15-lijn | 3 492 | 1 437 |
| Totaal Betuweroute | 5 445 | 2 832 |

Voor de goede orde zij nog opgemerkt dat:

- centrale, niet direct toewijsbare kosten aan de Havenspoorlijn en de A15-lijn zijn toegewezen in een ook eerder gehanteerde verhouding van 1/3 – 2/3;
- verplichtingen en uitgaven ten behoeve van de HSL-Zuid en de 4–6 Sporigheid Rotterdam-Dordrecht (in het kader van het integrale plan Barendrecht) geen deel uitmaken van onderstaande cijfers;
- de uitgaven ten behoeve van grondverwerving naast koopsommen voor grond en opstellen tevens overdrachtsbelasting en schadeloosstellingen (voor bijvoorbeeld omzetting, aanpassingskosten en waardedaling resterend bezit) omvat.

3. Kosten stoppen met de bouw van de A15-lijn

Op dit moment is door het Ministerie van V&W totaal voor f 7,7 mld aan beschikkingen afgegeven aan NS RIB (excl. bijdragen HSL en incl. BOI-index t/m 1999). In maart 2000 is de beschikking voor de delen van Lingewaal tot Zevenaar (BR3 t/m BR8) geslagen waarmee de gehele onderbouw van de Betuweroute van Maasvlakte tot Zevenaar is gemoeid. De belangrijkste beschikking die nog resteert betreft de bovenbouw, ten bedrage van circa f 1,3 mld.

Huidige stand van de raming (cf. 7e VGR aan de 2e kamer):

| | |
|----------------|----------------|
| Havenspoorlijn | 3,5 mld |
| A15 lijn | 5,9 mld |
| totaal | 9,4 mld |

Indien het werk aan de A15-lijn wordt stilgelegd moet rekening worden gehouden met claims van de aannemers. De kosten voor het ontbinden van de contracten met de aannemers bedraagt in het beginstadium van de uitvoering 30% tot 40% van de contractbedragen. Daarnaast moet rekening worden gehouden met de reeds gedane uitgaven. Deze bedragen zijn niet terug te vorderen omdat de aannemers de gevraagde prestaties al hebben geleverd. Het verkopen van eerder aangekochte gronden levert geld op maar dat is in verhouding een gering bedrag. Vooral omdat sprake is van gedwongen verkoop en als gevolg van de voorbereidende werkzaamheden is aan de terreinen schade aangebracht. Inschatting van de onvermijdelijke kosten is onderstaande tabel weergegeven. Hierbij is rekening gehouden met de reeds gedane uitgaven en de mogelijk ontvangsten.

| Onderdeel | actuele raming | verplichtingen incl uitgaven | onvermijdelijke kosten* |
|----------------|----------------|---------------------------------|----------------------------|
| Havenspoorlijn | 3,5 mld | 1,95 mld | 3,5 mld |
| A15 lijn | 5,9 mld | 3,45 mld | 2,2 mld |
| totaal | 9,4 mld | 5,4 mld | 5,7 mld |

* Dit is de beste schatting die te maken is. Het feitelijke bedrag zal uiteindelijk afhangen van de uitkomst van onderhandelingen met de gecontracteerde aannemers.

Overige kosten

- Naast de bovenstaande kosten zullen bij stopzetten van de A15-lijn schadeclaims volgen van particulieren en bedrijven van wie grond en/of opstallen is gekocht. Meer dan 800 dossiers in het kader van grondverwerving zijn afgerond en 350 woningen zijn gesloopt, dan wel onbewoonbaar gemaakt.
- Claims van gemeenten zullen volgen die genoodzaakt waren ruimtelijke aanpassingen (o.a. aanpassing wegnen) te doen als gevolg van de aanleg van de Betuweroute.
- Sommige kabel- en leidingeigenaren hebben meegeïnvesteed in de noodzakelijke verplaatsing van kabels en leidingen. Zij zullen met claims komen bij het stopzetten van de A15-lijn.
- Bij de uitvoering van de Betuweroute worden ook werken voor derden (provincies, bedrijven, gemeenten) gebouwd. Hiermee is ruim f 600 mln. gemoeid. Stoppen met de A15-lijn betekent dat deze werken niet worden uitgevoerd. Ook hieruit zullen schadeclaims voortvloeien. Hetzelfde geldt voor de Havenspoorlijn.
- De bedrijven in het Rotterdamse havengebied (Maersk, ECT, Havenbedrijf) die thans investeringen plegen zullen claims indienen omdat het rendement op de investeringen afneemt. Een nauwkeurige taxatie van bovenstaande kosten is niet te maken. Een grove inschatting is circa f 0,5 tot 1 mld.

Overige implicaties

- De afspraken met Duitsland (de overeenkomst Warnemünde) worden geschonden.
- Een groot aantal particulieren (ca. 800 personen) heeft nodeloos de woning moeten verlaten en kan niet meer terug omdat hun huizen inmiddels gesloopt zijn (ca. 200) dan wel onbewoonbaar zijn gemaakt (ca. 150).
- Grote schade aan bestuurlijke verhoudingen; de rijksoverheid manifesteert zich richting andere overheden, zoals gemeenten en provincies als een onbetrouwbare partner.
- Negatieve consequenties voor het kabinetsbeleid ten aanzien van het stimuleren van vervoer per spoor.

4. Onderhoudskosten Betuweroute

De onderhoudskosten voor de Betuweroute bedragen circa f 70 mln per jaar (prijsspeil '99) met een marge van 10%. Bij dit bedrag is de vervanging van de kunstwerken (na 100 jaar) niet inbegrepen noch de apparaatskosten van de beheerder.

Dit cijfer is gebaseerd op (RIB-)ervaringscijfers over het gehele Nederlandse spoorweginet, geëxtrapoleerd naar de Betuweroute van Zee tot

Zevenaar bij een gebruik van 40 mln/ton per jaar. De daadwerkelijke kosten zullen mede afhankelijk zijn van enerzijds het daadwerkelijk gebruik (in aanvang dus minder) en anderzijds de uiteindelijke resultaten van de aanbesteding van het onderhoudscontract.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos