

Vergaderjaar 2002–2003

17 741

Westerschelde Oeververbinding

Nr. 42

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 7 januari 2003

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 20 november 2002 overleg gevoerd met minister De Boer van Verkeer en Waterstaat over **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 11 oktober 2002, ten geleide van de twaalfde Voortgangsrapportage Westerscheldetunnel (17 741, nr. 41)**.

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Buijs** (CDA) maakt zijn complimenten over de twaalfde voortgangsrapportage, waaruit duidelijk blijkt dat de tunnel in maart a.s. door de Koningin kan worden geopend. Uit de rapportage blijkt dat de gemeenten Borssele en Terneuzen volgens de rapportage nog steeds moeten opdraaien voor de veiligheid van de tunnel, inclusief oefeningen, hetgeen deze gemeenten 1,7 mln euro kost. Op verzoek van de heer Buijs heeft de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties de commissaris van de Koningin verzocht aandacht te besteden aan de vraag of het redelijk is dat deze gemeenten deze gelden opbrengen die bovenop het eigen veiligheidsbudget komen. Is hierop inmiddels een reactie gekomen? Is men op tijd klaar met de volledige garantie voor de veiligheid als de tunnel op 14 maart a.s. geopend wordt? Er was sprake van dat beide gemeenten de tunnel de dag na de opening weer wilden sluiten. Bij de financiële geschillen met de aannemerscombinatie gaat het om forse bedragen. De heer Buijs wijst op de overschrijding bij het doorberekenen van de loon- en prijsstijgingen van 30 mln euro. De NV Westerscheldetunnel heeft de claim afgewezen. Op blz. 14 van de voortgangsrapportage staat hiervoor in het mutatieoverzicht een bedrag ingeboekt van 36 mln euro als een voorziening voor loon- en prijsstijgingen. Is er nu al rekening mee gehouden dat men deze claim verliest? Voor vervorming van de boormachines wordt een bedrag van 30 mln genoemd. Hiertoe zal een arbitragecommissie worden ingesteld. Tot slot is er sprake van extra duikwerkzaamheden van 8 mln euro. Is deze post uitsluitend gebaseerd op deze duikwerkzaamheden? Is voor de hiervoor genoemde claims al een arbitrage ingesteld? Zo ja, is deze bindend? Tussen het Rijk en de provincie zijn over de veerdiensten met de PSD (de provinciale stoomdienst maatschappij) afspraken gemaakt over een

¹ Samenstelling:

Leden: Te Veldhuis (VVD), Van Heemst (PvdA), Duivesteijn (PvdA), Giskes (D66), Dijkzma (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Klein Molekamp (VVD), Meijer (CDA), Buijs (CDA), Halsema (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Eurlings (CDA), Oplaat (VVD), Ten Hoopen (CDA), Dijsselbloem (PvdA), De Pater-van der Meer (CDA), voorzitter, Alblas (LPF), Jense (Leefbaar Nederland), Herben (LPF), Duyvendak (GroenLinks), Gerkens (SP), Van Haersma Buma (CDA), Bruls (CDA), Schone-wille (LPF) en Van der Velden (LPF).
Plv. leden: Van Hoof (VVD), Bos (PvdA), Netelenbos (PvdA), Bakker (D66), Timmermans (PvdA), Monique de Vries (VVD), Van Aartsen (VVD), Hessels (CDA), Koopmans (CDA), Huizinga-Heringa (ChristenUnie), Jager (CDA), Verbugt (VVD), Van Winsen (CDA), Tichelaar (PvdA), Ormel (CDA), Van Ruiten (LPF), Teeven (Leefbaar Nederland), De Graaf (LPF), Rosenmöller (GroenLinks), Van Bommel (SP), Van Lith (CDA), Mastwijk (CDA), Jukema (LPF) en Stuger (LPF).

afvloeiingsregeling en de overname van personeel. Kan de bewindsman inzicht in de afspraken en de financiële consequenties geven?

Volgens de voortgangsrapportage stelt de minister acht weken voor de opleveringsdatum het tarief vast. Deze prijs staat echter al in het blad Tunnelmagazine. Wordt de prijs achteraf beoordeeld of verandert de prijs van € 4,54 excl. btw nog die nu als gemiddelde is vastgesteld?

De CDA-fractie kwam tijdens een rondreis door Zeeland tot de conclusie dat de doorstroming van de tunnel optimaal benut moet worden. De brug bij Sluiskil zorgt nu voor 15 minuten oponthoud. De voorganger van deze minister is gevraagd of op dit punt een koppeling aan het tunnelproject mogelijk is. Naar aanleiding van een toezegging van de minister is een planstudie overeengekomen die de provincie betaalt. De uitkomsten worden binnenkort duidelijk. Het lijkt erop dat volgens het ingecalculeerde rendement voldoende geld overblijft om de planstudie te voltooien en de doorstroming van de tunnel te optimaliseren, zonder dat dit consequenties heeft voor het rentepercentage dat de NV zal binnenhalen. Om de aantrekkelijkheid van de doorstroming te vergroten, dient volgens de heer Buijs de tunnel bij Sluiskil in het verlengde van het project te worden meegenomen. Hij vraagt de minister om een toezegging op dit punt. Desgevraagd merkt hij op dat een bepaald rentepercentage dat het gehele project mag opbrengen is ingecalculeerd. Volgens de laatste inventarisatie van de vervoerstromen wordt het percentage royaal overschreden, hetgeen de aanleiding tot de vraag aan de minister is om te bezien of deze ruimte gebruikt kan worden voor de aanleg – samen met de provincie – van de tunnel bij Sluiskil. Het streven van winstmaximalisatie door overheden dient in dezen ondergeschikt te zijn aan de behoefte van een goede doorvoerroute naar de as in België die een verbinding met de A58 mogelijk maakt. Door een tunnel bij Sluiskil zal het geschatte vervoer van 12 000 voertuigen oplopen tot 22 000.

Bij de aanleg van de tunnel is veel kennis opgedaan, bijvoorbeeld met boortechneken in slappe en harde grond. Wie is de eigenaar van deze knowhow, kan deze kennis verkocht worden en wie krijgt daarvan de opbrengst? Is het bekend wanneer het aandeelhouderschap van deze tunnel wordt overgedragen aan de minister van Financiën?

De heer **Geluk** (VVD) kan uit eigen waarneming mededelen dat het project er goed uitziet. De aannemer heeft verzekerd dat de tunnel op 14 maart kan worden opgeleverd. De heer Geluk sluit zich aan bij de vragen van de heer Buijs over de veiligheid, de prognose van de kosten en de kosten van de duikers.

Ten aanzien van de tunnel bij Sluiskil is afgesproken dat het Rijk een rendement van 7,5% krijgt. Het overrendement ligt op dit moment op 8,1%. De tunnel kan gefinancierd worden als het Rijk bereid is het verschil van 0,6% voor de tunnel bij Sluiskil te gebruiken, de provincie Zeeland bereid is samen met het bedrijfsleven geld beschikbaar te stellen en het toltarief gering verhoogd wordt. De heer Geluk vraagt om een harde bereidverklaring van de minister, het overrendement voor de tunnel bij Sluiskil in te zetten.

De minister stelt voor, de procedure voor grote projecten te beëindigen na de 13de voortgangsrapportage en aansluitend de evaluatie uit te voeren. De 13de voortgangsrapportage gaat over de laatste helft van 2002. De tunnel wordt op 14 maart 2003 geopend. De heer Geluk vindt het verstandig om met een evaluatie te wachten tot na die datum.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA) vindt het een goede ontwikkeling dat de opleveringsdatum op 14 maart 2003 is uitgekomen. Indertijd is het contract opgebroken op basis van de verwachting dat de oplevering veel later zou geschieden en dat de boeteclausule niet zou werken. Er is toen een financiële prikkel ingebouwd om de bouwcombinatie te belonen als zij de datum zou halen, hetgeen gelukt is. Waar was de informatie op

gebaseerd dat er pas in november kon worden opgeleverd? Kwam die informatie uit de bouwcombinatie of is zij onafhankelijk door Rijkswaterstaat gecheckt? Waarom is de bonus groter dan het voordeel dat de NV haalt door de eerdere opening?

Het projectbudget is met 36 mln verhoogd in verband met de loon- en prijsstijgingen. Er bestaat nog steeds een conflict met de bouwcombinatie over dezelfde loon- en prijsstijgingen. Zijn het verschillende bedragen of wordt met deze verhoging het conflict opgelost? Indien dit het geval is, lijkt het erop dat het standpunt van de minister veranderd is, gelet op zijn opmerking in de vorige voortgangsrapportage dat hij niet voornemens was, in te gaan op de claim van de bouwcombinatie.

Doordat de opening versneld is, zullen de dividenden het eerste jaar hoger zijn. Is er al een nieuwe raming en hoe ziet die eruit? Komen de dividenden ten goede aan Verkeer en Waterstaat of aan Financiën? Zijn dit vaste bedragen? Zit er in de meerjarenraming van Verkeer en Waterstaat of van Financiën een vast bedrag? Is het vrijvallend geld als men boven de afgesproken percentages uitkomt of wil de minister van Financiën dit gebruiken voor de aflossing van de staatsschuld?

Heeft de bewindsman al een beslissing over de tariefstelling genomen? Er wordt op de post onvoorzien een tekort voorzien van 15 mln euro. Voor wiens rekening komt dit bedrag en waar haalt de minister de dekking vandaan? De heer Dijsselbloem sluit zich aan bij de vragen van de heer Buijs over de kosten voor de veiligheid.

Al eerder heeft de heer Dijsselbloem aangegeven dat hij overtuigd is van het nut en de zin van een tunnel bij Sluiskil. Het is denkbaar dat de financiering en de exploitatie gekoppeld worden aan de exploitatie van de Westerscheldetunnel. Een optie is te kijken naar het aantal jaren dat tol moet worden betaald. Een andere optie is een koppeling met de N61. Hoe staat het met het tracébesluit voor deze weg? Ruim een jaar geleden wachtte dit dossier al bij Verkeer en Waterstaat op een beslissing. Waarom duurt het zo lang voordat binnen het ambtelijke apparaat hierover een beslissing kan worden genomen? Valt er na de beslissing geld vrij binnen het voor de N61 gereserveerde bedrag? Zo ja, dan wil de heer Dijsselbloem dit inzetten voor de tunnel in Sluiskil.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) vraagt of, kijkend naar de bonus-malusregeling, de overheid door een zeer handig opererende aannemer een oor is aangenaaid. De aannemer onderhandelde op een laat moment over een opleveringsdatum, waarmee achteraf geen probleem bleek te zijn, maar sleepte daarmee wel een enorme bonus in de wacht in plaats van dat hij een hoge boete opliep.

De heer Duyvendak hoort graag een systematische opsomming van wat geïncasseerd is als harde tegenvallers en van wat nog te verwachten is. Hoe hard is de berekening over het rendement? Volgens de heer Duyvendak is de berekening gebaseerd op exploitatiecijfers uit 1996. Bij het punt onderhoudsgegevens staat dat tienjarig onderhoud altijd identiek is, maar hij vreest dat onderhoud steeds duurder wordt. Verder zijn in de bouwkosten nog tegenvallers te verwachten die hun weerslag op het rendement zullen hebben. Hoe reëel is het te rekenen met een percentage van 8,1?

Ook de heer **Alblas** (LPF) heeft kennisgenomen van de kans op een overrendement dat een goede optie biedt voor financiering van een tunnel bij Sluiskil. Over de tarieven bereiken hem berichten waaruit blijkt dat die veel hoger uitvallen dan oorspronkelijk de verwachting was. Ook de tarieven voor het fietsveer schijnen hoger uit te vallen, waardoor het risico bestaat dat het binnenkort moet worden opgeheven wegens gebrek aan belangstelling. Ook de verwachte opbrengst van de busexploitatie kan tegenvallen. Het summum van verdriet is dat men met een brommobiel

voortaan over Antwerpen moet rijden om Breskens of Vlissingen te bereiken. Kan de minister hierop reageren?

Antwoord van de minister

Minister **De Boer** merkt op dat de voortgang van het Westerscheldeproject uitstekend verloopt. In januari 2002 heeft de eerste tunnelboormachine de overkant bereikt. In februari werd deze gevolgd door de tweede. De afgelopen maanden is hard gewerkt aan de afbouw van de tunnel en de openstelling van de toeleidende wegen. Nog immer is de verwachting dat op 14 maart 2003 de tunnel door de Koningin in gebruik kan worden gesteld. De bewindsman heeft voorgesteld, nog één voortgangsrapportage te maken over de tweede helft van 2002. Het streven is erop gericht, in de tweede helft van 2003 een projectevaluatie af te ronden. De spannende periode van het boorproces is afgesloten en de bouw bevindt zich in een afrondende fase en verloopt volgens planning. De lopende zaken hebben met name betrekking op de exploitatieperiode. Het vaststellen van de toltarieven is een verantwoordelijkheid van de NV Westerscheldetunnel. De bemoeienis van de bewindsman beperkt zich krachtens de Tunnelwet tot het eenmalig vaststellen van een plafond voor het referentietarief. Dat plafond moet uiterlijk acht weken voor de feitelijke openstelling van de tunnel door middel van een ministeriële regeling worden vastgesteld. De ministeriële regeling zal vervolgens gedurende acht weken bij de Kamer worden voorgehangen. De NV Westerscheldetunnel heeft aangegeven, het referentietarief te willen vaststellen op € 4, incl. btw. De minister is voornemens bij het vaststellen van het plafond van het referentietarief daarbij aan te sluiten. De voorbereidingen hiervoor zijn gaande.

Over de financiering van de openbare hulpdiensten, en in het bijzonder de brandweer, wordt op dit moment nog gesproken. In antwoord op eerdere kamervragen heeft de minister mede namens zijn collega van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties aangegeven dat, als de kosten voor de burgers van betrokken gemeenten te hoog oplopen, wellicht aanvullende financiering mogelijk is vanuit de omliggende gemeenten en/of de provincie Zeeland. Zowel de omliggende gemeenten alsook de provincie hebben immers een belang bij de tunnel en adequate hulpdiensten. BZK onderhoudt hiervoor contact met de omliggende gemeenten en de provincie Zeeland. De bewindsman ziet de uitkomsten hiervan met vertrouwen tegemoet. Inzake de exploitatiebijdragen wordt samen met de provincie en de NV Westerscheldetunnel de laatste hand gelegd aan een nadere uitwerking van de afspraken uit het bestuursakkoord uit 1996 over een exploitatiebijdrage. Geconcludeerd kan worden dat het project goed loopt. In termen van tijd en geld wordt het project goed beheerst. De NV verdient volgens de bewindsman in dit verband een compliment. Het innovatieve aspect van boren in slappe grond bracht uitdagingen met zich, maar die zijn op adequate wijze opgelost.

De stand van zaken met betrekking tot de claims, zoals gememoreerd in de voortgangsrapportage nr. 12, is nog steeds actueel. De NV Westerschelde zal op 27 november 2002 haar standpunt ter zake van de vervormingsclaim presenteren. De NV is in dezen de eerstverantwoordelijke en het is aan de bewindsman om dat standpunt af te wachten. De PSD valt onder de verantwoordelijkheid van de provincie Zeeland. Zij is als medeaandeelhouder goed op de hoogte gehouden van de ontwikkelingen omtrent de mogelijke opleverdatum. Er is geen reden om aan te nemen dat er problemen zullen ontstaan. Het departement van Verkeer en Waterstaat heeft in het verleden afspraken gemaakt over de financiële consequenties van het beëindigen van veerdiensten. Het overleg over de concrete invulling van de afspraken loopt nog. De bewindsman zal desgevraagd schriftelijk terugkomen op de vraag naar de positie van het personeel van de PSD.

Het verwachte tekort van 15 mln euro is reeds gemeld in de voortgangsrapportage nr. 11. De voorganger van de bewindsman heeft de NV gevraagd naar verdere mogelijke versoeringen. Deze blijken nauwelijks mogelijk en waarschijnlijk wordt in de aandeelhoudersvergadering van december a.s. het bedrag van 15 mln euro toegevoegd aan het projectbudget van de NV. Het bedrag is reeds door de minister gereserveerd op artikel 0301 van het infrastructuurfonds.

De claim van 30 mln euro staat los van de extra toegevoegde loon- en prijscompensatie, een bedrag van 36 mln euro. Dit laatste bedrag is het gevolg van reguliere prijscompensatie die hoger uitvalt dan de eerder gebudgetteerde 2,5%. Desgevraagd verduidelijkt de bewindsman dat de index groter is dan 2,5% en dat de aannemer meer claimt. Het bedrag van 36 mln euro is contractueel vastgelegd. De bewindsman zegt toe schriftelijk terug te komen op de vraag van de heer Dijsselbloem of het in de vorige voortgangsrapportage genoemde bedrag van 30 mln juist is. De minister kan niet positief reageren op de vraag of de tunnel bij Sluiskil kan worden betaald uit het overrendement van de NV Westerscheldetunnel. Hij vindt het voorbarig om nu al te spreken over een overrendement. Het verwachte rendement van de NV is momenteel circa 8%. Rekening houdend met de door het departement voorgefinancierde kosten, daalt het rendement tot circa 7,5% dat tevens het minimale rendement is dat in 1995 bij de besluitvorming over de Westerscheldetunnel aan de ministerraad was voorgelegd. Men moet zich realiseren dat het verwachte rendement gebaseerd is op een prognose van een aantal tunnelpassages. Zolang er nog geen auto door de tunnel gereden is, vindt de bewindsman het onverstandig om een mogelijk overrendement alvast uit te geven. In 1995 is door de ministerraad besloten dat een eventueel rendement beschikbaar komt voor de algemene middelen. Dat was onderdeel van het besluit.

Desgevraagd merkt de bewindsman op dat er geen harde afspraak is met Financiën dat een eventuele meeropbrengst door Verkeer en Waterstaat aangewend zal worden voor de aanleg van een tunnel bij Sluiskil. Hij zal in overleg treden met Financiën om te bezien of de opvolger van de heer Zalm dezelfde gedachten hierover koestert. Over het businesscase-plan voor Sluiskil heeft de minister nog geen oordeel kunnen vellen. Uit dat plan blijkt een toename van de verkeersintensiteit van 12 000 motorvoertuigen per etmaal tot 22 000. De aanleg van de tunnel heeft echter op dit moment een lage prioriteit in het door het ministerie gehanteerde systeem. De bewindsman zal hierover nader overleg met de provincie voeren en bezien wat kan worden bewerkstelligd. De rendementsberekeningen zijn gebaseerd op de huidige kosten, ongeveer 8%, vermindert met de voorinvesteringen waardoor men uitkomt op 7,5%. Hierover is geen nadere afspraak gemaakt.

De minister benadrukt naar aanleiding van de vraag van de heer Dijsselbloem om duidelijkheid op afzienbare termijn, dat onder andere afstemming nodig is met de collega van Financiën en de provincie Zeeland, hetgeen tijd kost. Hij zal binnen een periode van drie weken de vragen schriftelijk beantwoorden, zodat daarover nader van gedachten kan worden gewisseld.

Ingaande op de vraag over het eventueel verkopen van kennis, zegt de minister dat kennis wordt opgeslagen bij de bouwdienst van Rijkswaterstaat. Mogelijke verkoop van kennis aan het Nederlandse bedrijfsleven dient via Rijkswaterstaat te verlopen. Hierbij moet worden aangetekend dat veel kennis via buitenlandse aannemers is ingebracht. Deze kennis berust nog steeds bij deze aannemers.

In de 13de voortgangsrapportage zal de voortgang tot en met 14 maart worden beschreven. Deze voortgangsrapportage zal in april/mei 2003 verschijnen.

Gevraagd is hoe het voordeel voor de NV zich verhoudt tot de bonus voor de aannemer. De planning voor 14 maart 2003 was zonder extra maatre-

gelen absoluut niet haalbaar. Uitsluitend door het toedoen van de bonusregeling heeft de aannemer extra maatregelen kunnen nemen. Voor het versnellen van het boorproces zijn twee extra locomotieven en een serie volgwagens ingezet. Er is een bonusregeling ingevoerd voor personeel, gerelateerd aan de snelheid waarmee geboord zou worden. In de kerstperiode van 2001 is twee weken doorgewerkt. Voor het maken van de dwarsverbindingen zijn twee extra vriesinstallaties en een boorinstallatie aangeschaft. De opslagcapaciteit van het werkterrein is vergroot. Bij de inritten zuid en noord is in dubbele ploegen gewerkt. Verder is bij deze inritten tijdens de bouwvakantie van 2002 doorgewerkt. De aannemer heeft de onderaannemers en leveranciers aanzienlijk laten versnellen hetgeen extra kosten tot gevolg had. Zonder bonusregeling waren vorenstaande activiteiten niet als zodanig en binnen het tijdsbestek uitgevoerd. De afweging van de NV is in vergelijking met de besluitvorming in november 2000 niet gewijzigd. Eerdere oplevering als gevolg van de bonusregeling is vanuit de optiek van de bewindsman rendabel. Zonder bonusregeling doet de aannemer wat voor hem het goedkoopste is en zou deze versnelling niet tot stand zijn gekomen. In reactie op een vraag van de heer Dijsselbloem naar de aard van het oude contract, merkt de minister op dat het – met de wijsheid achteraf – beter zou zijn geweest als daarin ook al sprake zou zijn geweest van een bonus-malussysteem. Wellicht is het goed om in toekomstige contracten hieraan aandacht te besteden.

In antwoord op vragen over het tracébesluit voor de N61 merkt de bewindsman op dat met de provincie gezocht is naar een voor alle partijen bevredigende oplossing. Helaas heeft dit veel tijd gekost, maar het lijkt erop dat een oplossing gevonden is. Volgens de planning kan het tracébesluit in het komende voorjaar worden genomen.

Desgevraagd zegt de minister dat de verwachte dividenden in de rijksbegroting hoofdstuk XII, artikel 22, staan. Deze bedragen zijn vooralsnog conservatief ingeschat. Bij overdracht van het aandeelhouderschap zullen de dividenden op de begroting van het ministerie van Financiën worden geboekt.

Voor het antwoord op de vragen van de heer Alblas verwijst de minister naar de provincie, omdat het ministerie hiermee niets te maken heeft. Terugkomend op het referentietarief deelt de minister mede dat dit € 4 bedraagt. Het gemiddelde tarief voor alle voertuigen bedraagt € 4,54, uitgaande van een bepaalde mix van voertuigen.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
De Pater-van der Meer

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