

Vergaderjaar 2000–2001

17 741

Westerschelde Oeververbinding

Nr. 36

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 27 juni 2001

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 14 juni 2001 overleg gevoerd met minister Netelenbos van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat, d.d. 3 april 2001, ten geleide van de negende voortgangsrapportage van de Westerscheldetunnel (VW-01-443);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat, d.d. 18 april 2001, ten geleide van het rapport van de accountantsdienst inzake het project Westerscheldetunnel (17 741, nr. 35);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat, d.d. 24 april 2001, inzake bijlage bij de negende voortgangsrapportage Westerscheldetunnel (VW-01-545).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Geluk** (VVD) constateert verheugd dat het boorproces naar tevredenheid verloopt. Heeft de minister nog nadere mededelingen over de reparaties? De heer Geluk neemt aan dat de kosten ervan voor rekening van de aannemer zijn.

In de voortgangsrapportage wordt summier melding gemaakt van claims. Kan de minister aangeven over welke claims wel en over welke geen akkoord is bereikt in de package deal? Welke risico's zijn voor de aandeelhouder? Worden de verbeteringen zoals voorgesteld in het accountantsrapport verwerkt?

Genoemde maatregelen ter versnelling van het bouwproces behelzen voor de hand liggende zaken zoals optimalisering en het analyseren van het boorproces ter voorkoming van storingen. De indruk wordt daardoor gewekt dat er tot nu toe niet efficiënt is gewerkt. Heeft de NV destijds wel adequaat gecontroleerd?

In de voortgangsrapportage wordt een verhoging van de tolopbrengst genoemd van 384 mln. gulden, zijnde 12%, dus 1,3 mln. gulden per jaar. Een nadere onderbouwing daarvan ontbreekt. Zijn deze prognoses door derden opgesteld? Hoe betrouwbaar zijn de oorspronkelijke prognoses? Kan de minister de tolopbrengsten nader onderbouwen?

Verloopt de bouw van de dwarsverbindingen, een technisch hoogstandje,

¹ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), voorzitter, Van den Berg (SGP), Biesheuvel (CDA), Rosenmöller (GroenLinks), Valk (PvdA), Van Gijzel (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), De Swart (VVD).

Plv. leden: Te Veldhuis (VVD), Bakker (D66), Stroeken (CDA), Van Gent (GroenLinks), Waalkens (PvdA), Crone (PvdA), Atsma (CDA), Duivesteijn (PvdA), Witteveen-Hevinga (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Augusteijn-Esser (D66), Slob (ChristenUnie), Geluk (VVD), Luchtenveld (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).

goed? Zijn de eerste problemen inmiddels opgelost? Brengt dat nog extra kosten met zich?

Over de boorspecie wordt opvallend weinig informatie verstrekt, terwijl er een groot afzetrisico is. Hoe staat het met de verkoop ervan? Zijn de afgegeven milieuvergunningen voldoende? Waarom is de post onvoorzien niet aangepast vanwege de boorspecie?

De Kamer is in een briefing geïnformeerd over de veiligheid van de tunnel. De gepresenteerde analyses geven geen aanleiding tot vragen of opmerkingen.

In de PZC is gesteld dat de tunnel bij Sluiskil een punt van bespreking is tussen het provinciebestuur en het departement. Kan de minister hierover iets melden? De tunnel heeft een prominente plaats, maar wordt niet genoemd in het MIT of in het kader van ICES. De heer Geluk hoopt dat er creatieve oplossingen gevonden kunnen worden, gegeven het belang ervan voor de verkeersafwikkeling in Zeeuws-Vlaanderen, zeker na realisering van de Westerscheldetunnel. Een goede doorstroming is van groot belang.

De heer **Buijs** (CDA) wijst op het verwachte rendement van 8,2%, terwijl gelijktijdig wordt gesteld dat vanwege nieuwe verkeersprognoses en de verschuiving van de opleverdatum het percentage wel eens plus of min 0,2 procentpunt kan afwijken. Kan de minister meer inzicht verstrekken in de gegevens over de verkeersintensiteit?

De Westerschelde oeververbinding is geen doel, maar een middel om de economische belangen van Zeeland te ondersteunen. Zij kan een win/win-resultaat opleveren. De rendementsprognoses hebben een rechtstreekse relatie met de economische ontwikkelingen in Zeeland. Er is 16 mln gulden uitgetrokken voor een goede ontsluiting. Is het dan niet gewenst, ook de aan- en afvoermogelijkheden op wat grotere afstand hierbij te betrekken? Een tunnel bij Sluiskil en een goede aansluiting op het Belgische hoofdwegennet zijn hierbij van belang, alsmede een ongestoorde verkeersstroom op Walcheren en Zuid-Beveland. Wil de minister in het kader van de rendementsprognoses onderzoeken of de WOV een belangrijker rol kan spelen bij de te verwachten rendementspercentages? De minister heeft in het vorig overleg toegezegd, een en ander nader te willen bezien.

In de huidige ramingen van de tolopbrengst wordt geen rekening gehouden met reële prijsverhogingen. De Zeeuwen willen weten wat zij straks moeten betalen. De minister heeft in het vorige algemeen overleg gezegd dat exploitatieverliezen geen consequenties mogen hebben voor de tarieven. Wordt deze belofte gestand gedaan?

De vertraging van de oplevering heeft invloed op de huidige veerdiensten. De minister heeft tijdens het vorige algemeen overleg toegezegd dat zij over de PSD (Provinciale stoomvaartdienst) op korte termijn in overleg zal treden met de provincie. Is dat inmiddels gebeurd? Zo ja, wat is het resultaat daarvan? Op welke wijze kan de continuïteit van de PSD tot de nieuwe opleverdatum worden gegarandeerd? Er vallen regelmatig boten uit vanwege technische storingen.

De Kamer is uitgebreid geïnformeerd over de veiligheidsmaatregelen. Tijdens het vorige overleg en tijdens de begrotingsbehandeling heeft de minister toegezegd, de informatie over nieuwe tunnels nog eens op een rij te zullen zetten. Er zal daarbij gekeken worden of de veiligheid in overeenstemming is met richtlijnen voor brandweer, ziekenauto's en vluchtwegen. Ook zou in overleg met de minister van BZK worden bekeken of een kaderwet tunnelveiligheid noodzakelijk is. Wat is de stand van zaken?

De CDA-fractie heeft waardering voor de 9de voortgangsrapportage, maar er wordt nog te weinig aandacht besteed aan de WOV als bijdrage aan de (stabilisatie van de) groei van de economie in Zeeland. Een ongestoorde aan- en afvoer van het verkeer is direct noodzakelijk en dient in voldoende mate te worden gerealiseerd. De heer Buijs verwacht dat de minister met

name een win/win-resultaat, dat zowel in het belang van het Rijk als van de economie in Zeeland is, in de volgende voortgangsrapportage uitvoeriger zal belichten.

Als de WOV als een soort scharnier gebruikt wordt, met goede aan- en afvoerwegen, zal een hogere opbrengst van de tunnel gunstig zijn voor 's Rijks financiën. Het betreft een gemeenschappelijk belang, ten aanzien waarvan niet direct op andere dossiers een afweging plaats hoeft te vinden.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA) wijst op het positieve oordeel in het accountantsrapport over de kwaliteit en de volledigheid van de informatie in de voortgangsrapportage. De PvdA-fractie is blij met de voortgang. Nadat in de afgelopen jaren door technische tegenslagen tijd verloren is gegaan, is er een nieuwe overeenkomst gesloten waardoor getracht wordt, het tijdsverlies zo beperkt mogelijk te houden onder andere door nieuwe boetepalingen. Wat is de laatste inschatting van de minister van de datum van oplevering? Is hetgeen begin dit jaar is gezegd, nog steeds actueel? Is het juist dat bij nieuwe onverhoopte tegenslagen opnieuw de malusregeling uitgeput kan raken en haar werking verliest? Over de bonusregeling heeft de PvdA-fractie gemengde gevoelens. Is het juist dat, als de vertraging meevalt, de aannemer volledig de aanvankelijk afgesproken boete ontloopt en zelfs met een voordeel kan weggelopen? Als de opgelopen vertraging toch nog voor een deel wordt ingelopen, wie heeft daar financieel het meeste baat bij, de NV Westerscheldetunnel of de aannemerscombinatie?

Het rendement zou na bijstelling van de ontvangsten en uitgaven nagenoeg hetzelfde zijn gebleven ten opzichte van de berekeningen van 1999. Daarvoor zijn de geprognosticeerde tolopbrengsten verhoogd. Hoe hard zijn die prognoses? Waarin en bij wie liggen de risico's? Blijkens het accountantsonderzoek is nog geen sprake van een toereikend toezicht op de werkzaamheden van de aannemer. Dat lijkt een kwetsbaar punt, zeker als er opnieuw vertragingen optreden. Op dat moment moet het volstrekt duidelijk zijn of er sprake is van kritische of niet kritische afwijkingen, met andere woorden: of het vernieuwde boetebeding in werking treedt of buiten werking blijft. Voorts hebben de accountants kritische kanttekeningen geplaatst bij tijdige budgetbewaking van de NV. Wat heeft de minister of de NV daarmee gedaan?

De tunnel komt uit op de noordoever van het kanaal Terneuzen/Gent. Er is geen geld voor een tunnel bij Sluiskil. Is de minister bereid om in haar gesprekken met de regio Zeeuws-Vlaanderen en de provincie verschuiving van middelen mogelijk te maken bestemd voor infrastructuur? De minister is bezig met de voorbereiding van het tracébesluit voor de N61, de weg Hoek/Schoondijke. In nauw overleg met de PvdA-Zeeland vraagt de heer Dijsselbloem de minister om voor de aanpak van de N61 niet, zoals de VVD, het CDA en het college van GS in Zeeland, te kiezen voor de duurste variant van een volledige vierbaansweg, maar voor de meest milieuvriendelijke variant, die ook prima scoort in het kader van duurzaam veilig. Die benadering past beter bij de regel «benutten gaat boven bouwen». Deze variant wordt ondersteund door diverse dorpsraden, het comité Weg van Hoek en de Zeeuwse milieufederatie. De besparing op de N61 kan ten goede komen aan andere infrastructuur in Zeeuws-Vlaanderen. Het ligt voor de hand prioriteit te geven aan de tunnel bij Sluiskil. De overige middelen die daarvoor nodig zijn, zouden in PPS-verband bijeengebracht kunnen worden, samen met gemeenten en provincie onder regie en exploitatie van de NV Westerscheldetunnel. Heeft de minister al een voorkeur voor het tracé N61? De meest milieuvriendelijke variant hoeft geen vertraging op te leveren, is beduidend goedkoper dan de volledige vierbaansweg en scoort prima op het punt van veiligheid en van milieu. Regionale voorkeuren moeten zwaar wegen, maar uiteindelijk beslist de Kamer bij vaststelling van het MIT welke middelen voor welk

project worden vastgelegd. De PvdA-optie is om binnen de regio het geld optimaal beschikbaar te houden, zodat vrijvallende gelden geherinvesteerd kunnen worden in de tunnel bij Sluiskil.

Het contract met de veerdiensten loopt op 1 januari 2004 af. Is de veerverbinding in de extra bouwperiode van 8 maanden zekergestellt? Wat is er geregeld voor het personeel van de PSD?

Het antwoord van de regering

De **minister** wijst op het bijzondere staaltje van techniek dat wordt ontwikkeld. Op 11 juni is de oostbuis 3844 meter, met 1922 ringen, en de westbuis is 4068 meter, met 2034 ringen. De huidige reparaties vinden plaats op kosten van de aannemer. Bij innovatieve methoden kan er altijd iets mis gaan. Tot nu toe verloopt alles voorspoedig. In een package deal zijn nieuwe afspraken vastgelegd. Via een bonus wordt de aannemer geprikkeld tot snelheid.

De opleveringsdatum is verschoven naar 14 november 2003. Een aantal claims is van tafel. De boeteregeling wordt gehandhaafd, met een maximum van 30 mln gulden. De extra prikkel is een bonus van f 150 000 per dag voor iedere dag dat het project eerder wordt opgeleverd dan 14 november 2003. Het beroep op overmacht door de aannemer is verder aan banden gelegd. De eventuele claim van KMW in verband met vervorming van boorschilden is echter niet van tafel. De NV is van mening dat boorrisico's en als gevolg daarvan het opschuiven van de nieuwe opleveringsdatum contractueel voor rekening van KMW zijn. Een eventueel geschil zal mogelijk kunnen uitmonden in een juridisch proces.

De adviezen van de accountantsdienst inzake budgetbewaking door de NV worden opgevolgd.

Een toename van het autoverkeer door de tunnel levert in het voor- en natransport extra vraagstukken op, terwijl het geen hoofdtransportas betreft. De tunnel is belangrijk voor de afwikkeling van regionaal verkeer. Voor de havenontwikkeling in Vlissingen wordt met de provincie gesproken over de spoorverbinding Sloelijn. In het landsdelig overleg over het Nationaal verkeer- en vervoersplan (NVVP) en met de provincie is daarover gesproken. De ontwikkeling van Zeeland in de richting van een soort verkeersplein is ongewenst. De economische expansie van Zeeland is in het kader van het NVVP aan de orde. De prognoses zijn door-gerekend, ook met het oog op de bereikbaarheid, de kwaliteit van de leefomgeving en de veiligheid. Wat niet in het MIT is opgenomen, maar wel gerealiseerd moet worden, wordt opgenomen in een actieplan en wordt aangemeld bij ICES. Andere knelpunten worden betrokken bij de beoordeling van de periode na het MIT, in de opmaat naar de overloop van 2010 en verder. Zowel in de Vijfde nota ruimtelijke ordening als ook in het NVVP worden de toekomstige ontwikkelingen in de provincies verwerkt. De prognoses worden tweejaarlijks herijkt.

Er zijn inkomsten door tolheffing en er is een tijdspanne waarbinnen geheven wordt. Bij onverwachte ontwikkelingen kan of de tol verhoogd worden of de tijd om terug te verdienen worden verlengd.

Een tunnel bij Sluiskil is bewust niet ingebracht in ICES, omdat er in Zeeland een plan is uitgewerkt op basis waarvan het mogelijk moet zijn om de tunnel te realiseren met behulp van de provincie, PPS en eventuele tolopbrengsten, dus zonder directe geldstroom van het Rijk. De realiteitswaarde van dit plan zal worden beoordeeld. Volgende week vindt er een gesprek plaats op het ministerie waarin het plan zal worden uitgelegd. Het is niet onbespreekbaar om het plan, als het realiteitswaarde heeft, in samenhang met de Westerscheldetunnel te bezien. Een en ander moet ook binnen de context van de wet inzake de Westerscheldetunnel mogelijk zijn.

Provincies zijn ervan op de hoogte dat er binnen het programma een andere prioritering mag worden aangebracht, ook ten aanzien van de

uitvoering, maar vaak zijn er verwachtingen gewekt en standpunten ingenomen ten aanzien van bepaalde tracés.

De veiligheid van de tunnel is maximaal, ook al heeft dat tot verhoging van de kosten geleid. Er komt een kaderwet tunnelveiligheid, waarvan staatssecretaris De Vries en de minister van Verkeer en Waterstaat de trekker zijn, zodat er geen afspraken meer op regionaal niveau gemaakt hoeven te worden. In deze wet zullen standaarden voor de diverse doelen worden opgenomen.

Er wordt met de provincie Zeeland overlegd over de ferry's, maar dat heeft nog niet tot conclusies geleid. De opleverdatum van 1 januari 2004 levert geen problemen op. Mocht die datum overschreden worden, moeten de consequenties daarvan duidelijk zijn. De minister zegt toe de Kamer, nadere informatie op basis van contacten met de provincie te zullen verstrekken.

Ten aanzien van de boorspecie zijn er investeringen van maximaal 8 mln gulden gedaan. Het wordt mondjesmaat verkocht, onvoldoende om de investering terug te verdienen. De post «onvoorzien» hoeft daarvoor niet verhoogd te worden. Niet verkochte boorspecie wordt verantwoord opgeslagen. Wellicht krijgt Zeeland er een duin bij!

Nadere gedachtewisseling

De heer **Geluk** (VVD) is verheugd dat de minister, die in het verleden wel sprak over een minuscuul transportasje, het nu heeft over «geen hoofdtransportasje». Hij hoopt dat het gesprek volgende week enig resultaat oplevert.

De heer **Buijs** (CDA) constateert dat er licht gloort aan het eind van de tunnel ten aanzien van Sluiskil. Hij hoopt dat de minister in het gesprek met de provincie ervan overtuigd zal worden dat het niet een regionaal asje is, maar een aandrijf-as voor een gezonde economische ontwikkeling. Kan de minister nogmaals bevestigen dat een mogelijk exploitatieverlies geen consequenties heeft voor de tarieven?

De heer **Dijsselbloem** (PvdA) is blij met de toezegging dat herprioritering binnen de regio mogelijk is. Hij wacht de ontwikkelingen rond Sluiskil af. Wanneer verwacht de minister een tracébesluit te nemen over de N61?

De **minister** merkt op dat exploitatieverliezen op basis van de huidige gegevens niet op zullen treden, maar mocht daar sprake van zijn, is dat nog geen reden om de prijs te verhogen. De terugverdientijd kan ook daarbij worden betrokken. De discussie over de tunnel bij Sluiskil kan gevolgen hebben voor de prijs. In Zeeland zelf zal er ook een afweging gemaakt moeten worden. Absolute uitspraken over het al dan niet verhogen van de prijs zijn nu niet aan de orde.

Ten slotte deelt de minister mee dat in de tweede helft van dit jaar het ontwerp-tracébesluit over de N61 zal worden genomen.

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

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