



Vergaderjaar 2000–2001

22 026

**Nederlands deel van een hogesnelheidsspoorverbinding Amsterdam–Brussel–Parijs en Utrecht–Arnhem–Duitse grens**

Nr. 142

**VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 18 juli 2001

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft op 21 juni 2001 overleg gevoerd met minister Netelenbos van Verkeer en Waterstaat over:

- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat, d.d. 23 april 2001, ten geleide van het accountantsrapport inzake Hogesnelheidslijn-Zuid (VW-01-546) (22 026, nr. 136);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat, d.d. 24 april 2001, ten geleide van het achtste voortgangsrapport HSL-Zuid (22 026, nr. 137);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat, d.d. 25 april 2001, inzake verantwoording aanbesteding onderbouw HSL-Zuid (VW-01-552);
- de brief van de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Financiën, d.d. 11 mei 2001, inzake ondertekend Memorandum of Understanding voor de infraprovider HSL-Zuid (VW-01-613).

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

**Vragen en opmerkingen uit de commissie**

De heer **Feenstra** (PvdA) stelt vast dat de uitvoering in de achtste voortgangsrapportage centraal staat, hetgeen een goede zaak is. Zowel de onderbouw als de bovenbouw is inmiddels aanbesteed, maar de commerciële ingebruikname van het net in 2005 is nog onzeker. Welke financiële prikkels gebruikt de minister om het tempo hoog te houden? Zijn bonussen en sancties met elkaar in balans? Wat is de stand van zaken in België? Is er een kans dat boetes worden opgelegd?

In Brabant lijkt bij de grondverwerving vertraging te ontstaan. Hoe worden de problemen daar opgelost?

Aspecten zoals kabels en leidingen zijn tracégerelateerde onderwerpen. Dienen die niet onder de werking van het Tracébesluit gebracht te worden door middel van een wijzigingsvoorstel? Als dit punt voor vertraging blijft zorgen, ook in andere projecten, dan moet het fundamenteel worden opgelost.

Het verlenen van vergunningen op hoofdlijnen past bij de systematiek van design&construct, maar verschillende gemeenten ervaren problemen op dit punt. Ook de Raad van State heeft aangegeven dat vergunningverleners eigenlijk inzicht moeten hebben in de concrete invulling van een

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), voorzitter, Van den Berg (SGP), Biesheuvel (CDA), Rosenmöller (GroenLinks), Valk (PvdA), Van Gijssel (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), Van Gent (GroenLinks), Waalkens (PvdA), Crone (PvdA), Atsma (CDA), Duivesteyn (PvdA), Witteveen-Hevinga (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Augusteyn-Esser (D66), Siob (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) en Nicolai (VVD).

vergunning om de zichthoudende en handhavende rol te kunnen vervullen. Hoe worden de problemen worden opgelost? Moet wellicht de Wet milieubeheer aangepast worden?

Aangezien de regering momenteel centraal staat, kunnen in de volgende voortgangsrapportage wellicht de verschillende onderdelen van de uitvoeringsfase gedetailleerder omschreven worden.

Over Bergschenhoek is een uitvoerige discussie gaande, omdat de hoog gelegen passage aldaar zorgt voor problemen voor gehandicapten. Wat is de stand van zaken op dit punt?

Uit het Memorandum of understanding blijkt dat de overheid 100 mln euro betaalt aan de infraprovider. De vergoeding door de exploitant zal het dubbele bedragen. Betekent dit dat er sprake is van netto-inkomsten voor de Staat?

Wat betreft stationsomgevingen is er sprake van een tegenstrijdige ontwikkeling. Enerzijds worden steeds vaker gevaarlijke stoffen per spoor vervoerd en anderzijds wil de overheid zuinig omgaan met grondgebruik en wordt het bouwen op en rond stations gestimuleerd. In het kader van het PAGE is het dan ook wenselijk dat de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer een heldere beleidslijn opstellen. In dit kader is voor de tunnels op de Betuwelijn een aantal veiligheidsconcepten ontwikkeld. Kunnen die als uitgangspunt worden gehanteerd? Overigens is het onduidelijk wie verantwoordelijk is voor de tunnels, de goederenstroom die er doorheen gaat, de risico's die ermee samenhangen en de veiligheidsmaatregelen die genomen moeten worden. Naar verluidt wordt door de NS aan bouwers op en rond tunnels gevraagd om in alle gevallen af te zien van schadeclaims. Resulteert een en ander niet in een weigering om rond tunnels te bouwen? De eis van de NS zou het streven van de overheid naar meervoudig grondgebruik onmogelijk maken.

Mevrouw **Verbugt** (VVD) is verheugd dat op een belangrijk PPS-project aantoonbare voortgang wordt geboekt; het Memorandum of understanding is een belangrijke stap vooruit. Wat is evenwel de concrete meerwaarde van het PPS-contract ten opzichte van de traditionele aanbesteding? Aangezien de overheid met de PPS een nieuwe weg inslaat, is het goed om meer informatie beschikbaar te hebben.

De oorspronkelijke gedachte achter de dekking van private financiering voor de HSL-Zuid was dat het vervoer zo rendabel zou zijn dat een deel van de investering voor de infrastructuur zou worden terugverdiend met de afdracht van de vervoerder. Is dat nog steeds het uitgangspunt? Het zou mooi zijn als de kosten voor de vergoeding aan de infraprovider uit de opbrengsten rond de vervoersconcessie kunnen worden gedekt.

Naar aanleiding van de tegenvallende resultaten bij de aanbesteding van de onderbouw hebben minister en Kamer de beschikbare audits kritisch doorgelopen. Daaruit is naar voren gekomen dat de objectramingen tamelijk laag waren. Inmiddels zijn die verbeterd door betere onderbouwingen op te stellen. Hebben die verbeteracties alleen betrekking op de HSL-Zuid, of mag ervan worden uitgegaan dat het leerproces ook tot betere ramingen bij andere grote infrastructuurprojecten zal leiden?

Het valt op dat voor het gedeelte van de Rijnstreek Noord-A4 de aanbestedingen ruim 200% hoger uitvallen dan in de ramingen was voorzien. Het is niet uit te sluiten dat aanbieders van tevoren afspraken hebben gemaakt. Waarom heeft de minister afgezien van een onderzoek op dit punt? Een onderzoek door de NMa zou ook voor de toekomst preventief kunnen werken. Aangezien de ramingen slechts in beperkte mate de tegenvallende aanbestedingsresultaten van de onderbouwcontracten verklaren, is er in ieder geval reden om te bekijken of aanscherpingen voor de toekomst wenselijk zijn.

De kosten van de HSL-aansluiting op de bestaande infrastructuur zijn lager dan verwacht. De reden daarvoor is het vervallen van het derde

perron bij Breukelen dan ook maar de vraag of mag worden gesproken van een meevakende afweging is er in dit verband gemaakt? Is het derde perron door de plannen geschrapt of wordt er gezocht naar een andere oplossing?

Uit de voortgangsrapportage blijkt nog steeds een verschil te zijn tussen raming en budget, een bedrag van ongeveer 200 mln gulden. Op welke manier zal de minister dat oplossen? De post Onvoorzien is gesteld op 10%, maar is dat niet te hoog geraamd? Er worden toch geen grote potentiële tegenvallers meer verwacht nu alle contracten getekend zijn? De minister heeft in het kader van de Betuweroute aangekondigd de veiligheidseisen voor tunnels nader uit te werken. Zal een ander consequenties hebben voor de HSL-Zuid? Het gemeentebestuur van Leiderdorp vraagt in dit verband aandacht voor de veiligheid van de boortunnel. Uit hoofdstuk 3 blijkt dat er hard gewerkt zal moeten worden om het project in 2005 af te ronden. De datum waarop met de bovenbouw kan worden gestart, wordt verschoven. Door het opnemen van financiële prikkels ontstaat de indruk dat de spanning over het voldoen aan het tijdschema begint op te lopen. Heeft de minister de ontwikkelingen nog voldoende in de hand? Eerder heeft de minister overigens aangegeven dat het vergunningstraject meer tijd zou vragen vanwege de systematiek van design&construct. Is dat probleem inmiddels opgelost? Uit Bergschenhoek komen al geruime tijd berichten dat het viaduct daar problematisch zou zijn voor invaliden. Het gesprek tussen de betrokkenen en de projectdirecteur van de HSL lijkt niet tot een oplossing te hebben geleid. Kan de minister bevestigen dat zij een door de Raad van State opgestelde uitspraak over dit onderwerp niet wil volgen?

De heer **Leers** (CDA) is van mening dat zich twee positieve ontwikkelingen hebben voorgedaan: de PPS-constructie met betrekking tot de bovenbouw en het besluit om het vervoer zelf over te laten aan het consortium KLM/NS. Voor het eerst is in Nederland een goede PPS neergezet door met een infraprovider in zee te gaan, waarmee overigens niet verwacht mag worden dat PPS in alle gevallen een uitkomst is. Kan de minister becijferen hoe winstgevend deze constructie is in vergelijking met een traditionele aanbesteding? Het contract met de KLM en de NS lijkt profitabel. Kan de minister echter garanderen dat de reiziger waar voor zijn geld zal krijgen? De kosten van de HSL mogen niet ten koste gaan van de gebruiker van het kernnet.

Met het afronden van de aanbestedingen rond de HSL is het moment aangebroken om een actueel overzicht op te stellen van alle gemaakte kosten. Overigens leiden de verdere onderhandelingen met de infraprovider wellicht tot een verdere vermindering van die kosten. In dit verband is het belangrijk dat de kosten voor de infraprovider gedekt worden door de opbrengsten uit het vervoer.

De aanbesteding van de onderbouw is 600 mln gulden duurder uitgevallen dan begroot. De minister wijt een en ander aan onvoldoende competitie en een gebrek aan ontwerpinnovatie. Is de minister het ermee eens dat het gebrek aan marktwerking en de aanwezigheid van grote marktmacht bij een klein aantal partijen zorgelijk is? Ervaart ook zij dat mededinging en marktwerking worden beperkt door de schaalvergroting en clustervorming in de bouwwereld? Het concept design&construct zou met die constatering niet direct veroordeeld zijn, maar een nadere analyse is zeker niet overbodig. Het is te simpel om de aanbestedingsproblematiek eenzijdig te wijten aan de onduidelijkheid van de aanbestedingsdocumentatie. Ook is het ongeloofwaardig dat buitenlandse bedrijven beducht zijn voor het opereren op de Nederlandse markt, zeker gelet op de aanbesteding van de bovenbouw waarbij een buitenlands bedrijf betrokken is. In dit verband kan de NMa verzocht worden om richtlijnen op te stellen voor de vormen van samenwerking van aannemersbedrijven.

De voortgangsrapportage leidt tot de volgende vragen. Kan de minister met zekerheid zeggen dat het HSL-traject zowel in Nederland als in België op tijd klaar zal zijn? Welke financiële prikkels zijn er ingebouwd? Hoe groot is de kans op vertraging die kan voortvloeien uit de problemen met de grondverwerving in Brabant? Is het mogelijk om in de toekomst de verdragen per gedeelte van het traject aan te geven? Is er met Breda overeenstemming bereikt over het derde perron?

Mevrouw **Giskes** (D66) wijst op de problemen rond de grondverwerving in Brabant: wat betekent een en ander voor de voortgang van het project en de boetes die België kan opleggen als Nederland niet voldoet aan het tijdschema? Hoe staat het met het traject in België?

Met de aanbesteding van de bovenbouw kan ervaring worden opgedaan met de PPS-constructie, zodat voor de toekomst duidelijk wordt of een dergelijke constructie gunstig is voor de overheid en de samenleving. Volgens het contract zal de Staat de infraprovider periodiek vergoeden. De exploitant zal te zijner tijd 100 mln gulden aan de Staat overmaken. Is het niet mogelijk om het contact tussen exploitant en infraprovider direct te laten plaatsvinden, zonder tussenkomst van de Staat? Verder is de vergoeding aan de infraprovider afhankelijk van de beschikbaarheid. Hoe groot is de kans dat de HSL-lijn niet geheel beschikbaar is? Wat is overigens de concrete meerwaarde van de PPS-constructie ten opzichte van de traditionele aanbesteding?

Uit de audits blijkt dat de reden voor overschrijding van de ramingen niet eenduidig is te wijten aan de overspannen bouwmarkt. Is de minister het daarmee eens? In het accountantsrapport bij de voortgangsrapportage staat dat het niet blijkt dat de omvang van de post Onvoorzien niet ontoereikend zal zijn. Die dubbele ontkenning klinkt schoorvoetend. Is er op dit punt sprake van twijfel? Waarom is de correctie van de inflatie naar het prijspeil van 1995 onjuist uitgevoerd? Het gaat toch om een simpele berekening?

Over het algemeen lijkt behoorlijke voortgang geboekt te worden op het traject. Een aantal punten blijft wel de aandacht vragen. Zo is het onduidelijk hoe het gesteld is met de veiligheid van de tunnel bij het Groene Hart. Verder zijn de problemen bij Bergschenhoek nog niet opgelost. Het plaatsen van een lift lijkt geen optimale oplossing te bieden. Is de minister bereid om een enigszins verdiepte aanleg aldaar te realiseren?

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks) constateert dat de minister zeer positief is over de PPS-constructie met betrekking tot de bovenbouw. Valt die aanbesteding echter niet duurder uit dan was gehoopt? Is de overschrijding van het geraamde bedrag te verklaren door het verschil in kosten tussen bouw en onderhoud? Wat is de meerwaarde van de PPS-constructie boven de traditionele aanbesteding?

Via de begroting van VROM, ICES-II, is 540 mln gulden beschikbaar gesteld voor de stations op HSL-Oost en HSL-Zuid, de zogenaamde «sleutelprojecten». Voor de spoorgedeelten en de aansluitingen op de stations is echter nog geen financiering geregeld. In de achtste voortgangsrapportage worden de stations zelfs niet genoemd. Hoe staat het in dit verband met de BOR-bijdrage aan de stations in Rotterdam?

Onder meer vanwege de problemen rond de grondverwerving in Brabant, is de start van de bouw van het HSL-project vertraagd. Wanneer moet met de bouw uiterlijk worden begonnen om op tijd klaar te zijn?

Met welke financiële prikkels worden aanbidders gestimuleerd om de oplevering tijdig te laten plaatsvinden? Gaat het om de aanbidders van de onderbouw, de bovenbouw of om beide?

Er is momenteel nog een verschil tussen raming en budget van ongeveer 200 mln gulden. In dit verband is het merkwaardig dat in de post Onvoorzien 900 mln gulden is opgenomen. Is dit bedrag in deze fase van het project nog wel reëel?

Is het waar dat [redacted] m.e.v. die voortvloeit uit de grondverwerving, wordt overgeheveld naar de managementgroep Betuweroute?

De heer **Van der Vliet** (SGP) is erover verheugd dat het consortium NS/KLM verantwoordelijk lijkt te worden voor het vervoer over de HSL-Zuid. Verwacht de minister nog steeds dat de kosten van de aanleg deels gefinancierd kunnen worden uit de opbrengst rond de vervoersconcessie?

Kan de minister de aanbesteding aan de infraprovider nader toelichten? Welke meerwaarde heeft dit PPS-contract ten opzichte van de traditionele publieke aanbesteding met betrekking tot investeringskosten, onderhoudskosten, vervangingsinvesteringen en logistieke kosten? Ook voor het leerproces rond PPS is het goed dat de Kamer in dezen inzicht wordt verschaft. Is er op dit punt een meevaller te verwachten? Als dat het geval is, waar wordt die aan besteed?

Acht de minister oplevering in juni 2005 nog haalbaar? Hoe staat het met de voortgang in België? Treedt bij latere oplevering de boeteclausule in werking? Is het mogelijk dat de problemen rond de grondverwerving in Brabant tot verdere vertraging leiden? Wanneer moet uiterlijk met de bouw worden begonnen om de oplevering op tijd te doen plaatsvinden? De minister heeft eerder aangegeven dat design&construct tot vertraging kan leiden vanwege de hoeveelheid werk die verbonden is aan het instemmen op hoofdlijnen door vergunningverleners. Is deze problematiek opgelost?

Met betrekking tot de grondverwerving is er sprake van een meevaller van ongeveer 77 mln gulden. Een bedrag van 40 mln gulden is overgeheveld naar de managementgroep Betuweroute. Worden tegenvallers rond de aanleg van de Betuweroute opgevangen door meevallers bij de aanleg van de HSL? Dat zou een merkwaardige gang van zaken zijn, waar de Kamer uitdrukkelijk haar instemming aan zou moeten geven. Verder is het de vraag of het planschadebudget toereikend is. Bij claims kunnen de bedragen immers hoog oplopen.

De minister heeft in de stukken aangegeven dat met betrekking tot het station Breda nader wordt onderzocht in welke mate het Rijk bijdraagt aan de stationsontwikkeling in het kader van de HSL-aansluiting. Wordt de aanleg van het derde perron in Breda nog wel serieus overwogen? Verder vraagt de gemeente Leiderdorp aandacht voor de veiligheid van de tunnel aldaar. Ten slotte is in Bergschenhoek nog geen overeenstemming bereikt over het HSL-viaduct. De indruk bestaat dat de communicatie tussen ministerie, projectmanagement en bewoners inadequaat is. Het bewonersplatform voelt zich nu gedwongen om een bezwaarschrift tegen de aangevraagde bouwvergunning in te dienen. Is de minister bereid om aan de wensen van Bergschenhoek tegemoet te komen?

### **Antwoord van de regering**

De **minister** stelt dat er twee grote vernieuwende PPS-trajecten zijn ingeslagen. In de volgende voortgangsrapportage zal in een aparte passage worden ingegaan op de ontwikkelingen rond de infraprovider, waarbij de voor- en nadelen uitgebreid aan de orde zullen komen. Het gesprek met de NS en de KLM bevindt zich nog in een beginstadium en er kunnen daarom nog geen mededelingen over gedaan worden. In principe zullen de kosten van de aanleg van de bovenbouw gedekt worden door de opbrengst rond de vervoersconcessie. De kosten van het gebruik van de HSL zullen voor de reiziger wel hoger zijn dan voor het gewone vervoer, teneinde de kwaliteit te kunnen garanderen. Gelijke prijzen zouden leiden tot een onrendabel algemeen vervoer, hetgeen ongewenst is. Op welke manier een en ander precies vorm zal krijgen, kan pas na de onderhandelingen bekend worden gemaakt.

Uitgaande van de gedachte dat de Nederlandse Staat voordeel moet

hebben bij het traject, is gekozen voor aanbesteding via PPS. De financiële meewerking van het aanbestedingsresultaat aan de infraprovider wordt gekoppeld aan de beschikbaarheid van 99% of meer wordt het gebruik van het netwerk volledig aan de infraprovider vergoed. Als de beschikbaarheid minder dan 99% is, wordt de vergoeding kleiner. Bij een beschikbaarheid van 90% of minder, wordt geen vergoeding uitgekeerd. De infraprovider heeft er dus belang bij om goed te presteren. Verder is bewust gekozen voor de looptijd van 25 jaar, waardoor de infraprovider gedwongen wordt om het netwerk te onderhouden.

De accountantsdienst heeft geconstateerd dat er fouten zijn gemaakt bij de omrekening van financiële realisaties en prognoses naar het oorspronkelijke prijspeil. Het gaat om de eindkolommen van de tabellen in de rapportage. In de volgende voortgangsrapportage zal de terugrekening achterwege worden gelaten en zullen de begrotingsmutaties met betrekking tot de prijspeilcorrecties zichtbaar zijn. Het advies van de accountantsdienst wordt daarmee gevolgd. Het CPB hanteert andere indexcijfers dan het ministerie van Financiën, hetgeen kan leiden tot verschillen in de berekeningen. De dubbele ontkenning die door de accountants is gebezigd, is overigens niet een teken van twijfel, maar een vorm van voorzichtigheid die inherent is aan het accountantsvak. De post Onvoorzien is niet te ruim begroot; dergelijke bedragen zijn normaal voor dit soort grote projecten. De geconstateerde tekorten zijn te wijten aan het jarenlang achterwege laten van prijscompensaties. Over een periode van zeven jaar gaat het dan al snel om veel geld. Op welke manier het verschil van 200 mln gulden tussen raming en budget wordt opgelost, is nog niet duidelijk. De gesprekken met de bewoners van Bergschenhoek zijn naar tevredenheid gevoerd, maar de afwikkeling van een en ander verloopt niet voor spoedig. Een verdiepte aanleg is wellicht toch de beste oplossing voor dit deel van het traject. De Kamer dient zich echter wel te realiseren dat deze oplossing leidt tot een extra vermeerdering van de kosten met 45 mln gulden voor bouw (25 mln gulden) en verdragingskosten (ca. 20 mln gulden), en tot een vertraging van minimaal zes en maximaal negen maanden. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft de Kamer gevraagd of de vertraging bij Bergschenhoek ook mag worden gebruikt voor andere vertragings. Op deze vraag was het antwoord – na stemming – bevestigend.

Met betrekking tot de grondverwerving in Brabant-Zuid liggen nog tien zaken bij de onteigeningsrechter. De verwachting van de zaak die bij de Hoge Raad dient, is dat de Staat in het gelijk wordt gesteld. Als dat niet het geval is, dan zal er sprake zijn van drie maanden vertraging. Daar waar de grond niet beschikbaar is, wordt om plekken heen gebouwd, overigens in overleg met de infraprovider.

In de onderbouwcontracten zijn financiële prikkels opgenomen. Als sanctie geldt dat er een betalingstop plaatsvindt bij niet-beheerste planning door de aannemer. Daarbij gaat het om grote bedragen vanwege de oplopende rentekosten. Over een eventuele bonus op het bereiken van mijlpalen wordt nog gesproken. In de onderbouwcontracten zijn boetes op het niet halen van de mijlpalen uitonderhandeld en dus niet meer in de contracten opgenomen. De staatsvergoeding aan de infraprovider vindt pas plaats als de beschikbaarheid van de bovenbouw een feit is, wat natuurlijk een goede stimulans voor de infraprovider is.

Wat betreft zeer hoogwaardige kennis is voor bepaalde bouwprojecten, bijvoorbeeld het inzetten van innovatieve techniek bij het boren van tunnels, zeker sprake van schaarste. Deze schaarste komt tot uitdrukking in aanbestedingsprijzen en de moeite om meerdere mededingers te vinden.

Voor het derde perron in Breda is een reservering opgenomen in het sleutelproject, een bedrag van ongeveer 15 mln gulden. De realisatie van dat perron is een onderdeel van het vernieuwen van het station en het

gebied daarbij overleggen daarover is het ministerie van VROM de penvoerder. Er is op dit punt sprake van enige voortgang in de besprekingen. De financiering daarvan is nog niet rond. Het ministerie van Verkeer en Waterwerken vraagt op dit punt slechts de verantwoording voor de infrastructuur.

Het vraagstuk rond de bouw op en om spoorwegen is ingewikkeld. Aan de ene kant worden vrijwaringszones beoogd en aan de andere kant is er de behoefte om rond tunnels te bouwen. Per locatie moet worden bekeken wat verantwoord is. Als er door derden bouwactiviteiten worden ondernomen, dan verlangen infraprovider en NS wel dat risico's met betrekking tot schade of vertraging bij de initiator van die bouwactiviteiten ligt. Bij de herziening van de Tracéwet zijn afspraken gemaakt over een collectieve benadering van vergunningverlening. De verplichting tot bundeling van vergunningverlening levert problemen in de relatie tot design&construct. In één van de volgende voortgangsrapportages zal dit proces bij wijze van terugblik worden geëvalueerd.

Voor een klein deel van het HSL-traject, bij Barendrecht, is de Betuweroute opdrachtnemer. Het geld dat hiermee gemoeid is, 39 mln gulden, wordt van de HSL overgemaakt aan de Betuweroute.

Rond de zomer zal de Kamer geïnformeerd worden over de evaluatie van het PAGE. Mede namens de minister van VROM is een ICES-claim ingediend voor het gedeeltelijk verplaatsen van emplacementen uit de binnensteden. Pas aan het eind van het jaar zal door het huidige kabinet ten principale daarover worden beslist. De definitieve beslissing zal worden genomen door het volgende kabinet.

Met veel pressie moet het mogelijk zijn om, afgezien van een eventuele verdiepte aanleg in Bergschenhoek, in 2005 klaar te zijn. België is gereed met de voorbereidingen, maar moet nog beginnen met de bouw. Ook daar is dus sprake van tijdsdruk.


De bouw van de HSL is niet uitbesteed aan kleinere aannemers omdat op die manier de uitvoeringskosten zouden stijgen. Alle aannemers zouden dan apart gevolgd moeten worden. Het is sowieso moeilijk om in de design&construct-vorm het initiatief bij de aannemers te laten. De neiging bestaat om bij de overheid voor advies aan te kloppen. De internationale belangstelling voor de bouw was teleurstellend, de tunnel onder het Groene Hart daargelaten. De bouwmarkt in Europa lijkt sterk gebonden te zijn aan de eigen thuismarkt, hetgeen verband houdt met culturele verschillen. Grottere projecten lijken wel meer internationale belangstelling te trekken. Hoe meer lokale partijen erbij betrokken zijn, hoe minder de belangstelling wordt van internationale bouwers. De NMa is ten tijde van de onderhandelingen gevraagd om een onderzoek te verrichten naar de bouwmarkt. Helaas heeft de NMa een andere prioriteitenstelling gehanteerd en een dergelijk onderzoek vooralsnog geweigerd.

### **Nadere gedachteswisseling**

De heer **Feenstra** (PvdA) acht een verdiepte aanleg bij Bergschenhoek een goede manier om uit de patstelling te komen.

In de toekomst kan wellicht de wijze waarop wordt omgegaan met vergunningverlening nader bekeken worden. Zowel voor de Wet milieubeheer als de Tracéwet geldt dat het verstrekken van vergunningen op hoofdlijnen heel goed toepasbaar kunnen zijn. Is de minister bereid om dit punt met haar collega van VROM te bespreken?

De heer **Leers** (CDA) heeft er niets op tegen dat er een bedrag van 45 mln gulden is gemoeid met de verdiepte aanleg bij Bergschenhoek, omdat daarmee het probleem structureel wordt opgelost. De vraag is wel hoe het bedrag gedekt wordt in de begroting. Bovendien mag dit geval, waarin verdiepte aanleg eerst werd afgekeurd en alsnog wordt aanvaard, geen precedentwerking hebben voor de toekomst.

Mevrouw **Verbeke** (D66) is hoopvol over de PPS-trajecten en kijkt met belangstelling naar de concrete uitwerking van de specifieke voor- delen, zodat een  kan worden gebruikt als leerproces ten aanzien van andere pro-

De NMa heeft een richtlijn voor het MKB opgesteld en het ligt daarom voor de hand om de grote conglomeraten in de bouw nader te inspec- teren. De ervaringen met de aanbestedingen van de onderbouw zijn immers niet onverdeeld positief.

Het is in principe goed dat de minister bereid is om een oplossing voor het probleem in Bergschenhoek te zoeken. De kosten die daarbij betrokken zijn, mogen echter niet ten koste gaan van projecten in het MIT.

Mevrouw **Giskes** (D66) waardeert de bereidheid van de minister om tot een oplossing te komen in Bergschenhoek. De consequenties van een en ander zijn zeker aanvaardbaar. Verder is er absoluut geen sprake van bevoordeling van de ene plaats boven de andere; het probleem in Berg- schenhoek is nijpend te noemen en de oplossing ervan betreft niet zomaar een verfraaiing.

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks) stemt in met het voorstel van de minister om in Bergschenhoek een verdiepte aanleg te realiseren.

De heer **Van den Berg** (SGP) is van mening dat met een verdiepte aanleg bij Bergschenhoek de problemen op een verantwoorde wijze worden opgelost. De vertraging die de aanleg met zich brengt, is te relativëren gelet op de druk die momenteel al op de oplevering staat. Op pagina 9 van de voortgangsrapportage staat dat het Schadeschap heeft gemeld dat er sprake is van een sterke groei van het aantal ontvangen claims. Een deel van de meevallers uit de grondverwerving is naar de post Nadeel compensatie en planschade gegaan, waarschijnlijk in verband met de toename aan claims. Zijn er op het punt van schadeclaims nog meer tegenvallers te verwachten?

De **minister** is voornemens de dekking van een verdiepte aanleg bij Berg- schenhoek te verhalen op het MIT. De aanleg mag niet ten koste gaan van andere projecten.

De onderwerpen vergunningverlening en kabels en leidingen kunnen aan de hand van een evaluatie aan de orde komen in de tiende voortgangsrap- portage. Daarbij kunnen de gevolgen voor de Tracéwet op dit punt betrokken worden.

Met betrekking tot de tunnel onder het Groene Hart zijn alle vergunningen afgegeven. Het platform dat betrokken is bij de veiligheid van de tunnels, bestaat uit een verscheidenheid van partijen, waaronder ook de burge- meester van Leiderdorp. Om een en ander goed te begeleiden en verant- woordelijkheden duidelijk te maken, wordt gewerkt aan een kaderwet tunnelveiligheid.

Het is niet gezegd dat de bouwwereld permanent buiten schot blijft omdat de NMa geen onderzoek ernaar verricht. Bovendien bevinden zich op de bouwmarkt veel midden- en kleinbedrijven, die zich moeten houden aan de richtlijnen van het NMa. Hoewel er geen onderzoek heeft plaatsge- vonden, is na arbitrage toch de prijs van de aannemers bijgesteld, hetgeen toch enigszins positief is.

Het budget voor tegemoetkoming aan claims lijkt voorsnog voldoende.

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

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