

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
Datum	Bijlage(n)
15 september 2003	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP\SPO\U03.02812	2020314230
Onderwerp	
Kamervragen	

Geachte voorzitter,

Bijgaand treft u, mede namens de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer de antwoorden aan op de vragen van de leden Hofstra, Bruls en Dijkma over het project Almelo Verdiept en de herontwikkeling van de stationslocatie in Almelo.

1. Is het waar dat de Minister van Verkeer en Waterstaat op 27 februari 2002 per brief aan de gemeente Almelo heeft meegedeeld dat zij bereid is mee te betalen aan het project Almelo Verdiept? Is het waar dat de u inmiddels afziet van (mede)financiering van dit project? Wat is hiervoor de achterliggende gedachte? Kunt u aangeven hoe groot het verschil is tussen kosten en budget?
1. Ja, die brief is tevens op 5 maart 2002 aan uw Kamer gezonden (Kamerstuk 2001-2002, 22589, nr. 193 herdruk, Tweede Kamer). Naar huidig inzicht is het niet mogelijk het project te realiseren gegeven de gemaximeerde rijksbijdrage en gezien de overige gestelde voorwaarden gelegen op het domein van de spoorwegveiligheid en verkeersveiligheid.
Ten aanzien van de rijksbijdrage aan de meerkosten (€ 18,1 miljoen) is als voorwaarde gesteld dat de totale projectkosten niet meer dan € 34,5 miljoen zouden bedragen en dat de financiële risico's van het project voor rekening van de aannemer komen.
Het benodigde projectbudget komt veel hoger uit dan de gestelde bovengrens van € 34,5 miljoen. Ik kan u niet gedetailleerd aangeven hoe groot het verschil is tussen kosten en budget zolang de aanbestedingsprocedure nog loopt.

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon +31 70 3516171
Fax +31 70 3517895

Wanneer de verdiepte ligging niet gerealiseerd wordt, vervalt de (mede)financiering wat betreft de meerkosten (€ 18,1 miljoen). Naast de genoemde overschrijding zijn de inpassingseisen in de omgeving nog niet geheel duidelijk en zijn de financiële risico's niet vooraf eenduidig toegedeeld. Hierdoor kunnen gedurende de uitvoeringsfase gemakkelijk overschrijdingen ontstaan. Voor het afdekken van de ontstane tekorten wordt met name het Rijk aangesproken.

De overige bijdragen voor de verbetering van de overwegen in Almelo (waaronder de NaNOV-gelden voor de Aalderinkssingel) blijven beschikbaar.

2. Kunt u aangeven of het gebruikelijk is dat ProRail bepaalt of een spoorproject financieel haalbaar is? Wat is de rol van de Directie Oost van Rijkswaterstaat bij deze beslissing geweest? Is er een second opinion uitgevoerd op de bevindingen van ProRail? Kunt u verklaren wat de verschillen zijn tussen de aanbidding van het bouwconcern VolkerWessels (V-polder) en de onderzoeksresultaten van ProRail?

2. De gebruikelijke procedure is dat ProRail in opdracht van V&W een planstudie opstart en aan V&W rapporteert. Het is gebruikelijk dat ProRail de kosten raamt. Uiteindelijk bepaalt de aanbesteding in de markt wat de werkelijke kosten worden. De overheid, niet ProRail, bepaalt wat het beschikbare budget is. De beslissing al of niet door te gaan bij een project van deze omvang, is dus aan mij.
De Directie Oost-Nederland van Rijkswaterstaat is bij een groot aantal gerelateerde projecten betrokken en heeft als zodanig grote kennis over de lokale situatie. Vanuit die hoedanigheid heeft zij geadviseerd.
Op dit moment wordt door de Bouwdienst van Rijkswaterstaat een second opinion uitgevoerd op de vraag of het project Almelo Verdiept voor het budget van € 34,5 miljoen kan worden gerealiseerd. Deze kwaliteitscontrole gebeurt op verzoek van de algemeen directeur van ProRail, de heer Klerk.
Het is een misverstand dat sprake is van onderzoeksresultaten versus een aanbidding. VolkerWessels is een van de partijen die deelnemen in de aanbestedingsprocedure, waar de huidige inzichten op zijn gebaseerd.

3. Is het waar dat de aanbestedingsprocedure van het project Almelo Verdiept reeds in gang was gezet? Is het waar dat verschillende aannemers een rekenvergoeding hebben ontvangen voor het inschrijven bij de aanbesteding? Zo ja, hoeveel geld is er uitgegeven aan deze rekenvergoeding? Is het gebruikelijk dat ProRail een aanbidding in gang zet, voordat besloten is dat een project financieel haalbaar is? Zo nee, hoe heeft dat hier kunnen gebeuren?

3. Ja. Wat betreft Almelo Verdiept is voor een specifieke aanbestedingsvorm gekozen, die aansluit op de bijzondere aard van het project. De aanbestedingsprocedure voor Almelo Verdiept bestaat uit verschillende fasen waarin de feitelijke aanbesteding (inschrijving) één van de stappen is. De eerste fase is de consultatiefase. In dit onderdeel van de procedure kan de opdrachtgever inzicht krijgen in de haalbaarheid van het project. Aannemers worden hierbij om indicaties gevraagd. Na de consultatiefase werd bij dit project geconstateerd dat niet voldaan kon worden aan de gestelde voorwaarden.

De procedure is op dat moment opgeschort. Van een feitelijke inschrijving is dus geen sprake. Voor het deelnemen aan deze consultatieronde hebben de vijf geadigden ieder een tegemoetkoming in de ontwerpkosten ontvangen van € 10.000. Deze procedure is gevolgd op mijn verzoek. Mede gezien de gestelde voorwaarden is er voor gekozen middels deze procedure de haalbaarheid te onderzoeken. Dit is dus gedaan door deze procedure te starten met een consultatiefase.

4. Is de Minister van VROM op de hoogte van het feit dat Netwerkstad Twente een subsidieaanvraag heeft gedaan voor BIRK-gelden voor "Herontwikkeling stationslocaties Netwerkstad Twente"? Is het u bekend dat gemeente Almelo bezig is met de herontwikkeling van het stationsgebied? Is het u bekend dat delen van dit 10 ha grote gebied nauwelijks gebruikt mogen worden, omdat er van tijd tot tijd LPG-treinen door de stad rijden? Is het u bekend dat dit gebied – mede vanwege de positieve ligging ten opzichte van het treinstation – goede ontwikkelingsmogelijkheden kent?

4. Ja, de Minister van VROM is op de hoogte van het feit dat Netwerkstad Twente een BIRK aanvraag heeft ingediend. Het is tevens bekend dat de gemeente Almelo bezig is met plannen voor de herontwikkeling van het stationsgebied en dat door het vervoer van LPG per spoor door de stad een deel van het stationsgebied niet verder ontwikkeld kan worden. Ook zijn wij bekend met de ontwikkelingsmogelijkheden van het gebied.

5. Wanneer is de AMVB Milieukwaliteitseisen Externe Veiligheid Transport gereed? Wanneer is het beleid met betrekking tot LPG-treinen gereed? Wanneer krijgt de gemeente Almelo uitsluitsel over de ontwikkelingsmogelijkheden van het stationsgebied? Wanneer weet de gemeente Almelo of er BIRK-gelden aan het project worden toegekend?

5. In de tweede voortgangsrapportage Externe Veiligheid aan uw Kamer (van 7 november 2002) is gemeld, dat het concept van de AMvB Externe veiligheid Transport in 2004 voor inspraak zal worden gepubliceerd. In de derde voortgangsrapportage die de Minister van VROM u op 1 september 2003 heeft gezonden, wordt u nader geïnformeerd over de stand van zaken daarvan.
 Hoe het beleid ten aanzien van LPG treinen er uiteindelijk komt uit te zien, is afhankelijk van de uitkomsten van de integrale Ketenstudies LPG, ammoniak en chloor. Recent bent u over de resultaten van de eerste fase van dit interdepartementale project geïnformeerd (Kamerstuk 2002-2003, 27801, nr. 22, Tweede Kamer). Over het vervolg is in die brief gesteld: "Keuzes, over welke maatregelen waar in de keten of het ruimtelijk beleid gemaakt moeten worden komen bij de afronding van de projecten eind 2003 aan de orde."
 De ontwikkelingsmogelijkheden van het gebied hangen onder andere samen met de veiligheidssituatie. Het BIRK-projectvoorstel is nu in behandeling genomen en zal de vastgestelde procedure doorlopen. Begin 2004 neemt de Minister van VROM een beslissing over de toelating tot de uitwerkingsfase van dit projectvoorstel. Bij een eventuele verdere uitwerking zullen maatregelen voor de emplacementen en stedelijke herontwikkeling in relatie met elkaar worden gebracht.

Naar verwachting zal er voor eind 2003 een besluit worden genomen over de eventuele toekenning van BIRK-middelen.

6. Wat is de stand van zaken met betrekking tot het uitplaatsen van het rangeerterrein? Welke mogelijkheden zijn er voor herindeling van het rangeerterrein, zodat treinen met gevaarlijke stoffen niet langer wissels hoeven te passeren?

6. Naar aanleiding van regionale initiatieven om te komen tot uitplaatsing van het spooremplacement uit Almelo (en tevens die uit Hengelo en Oldenzaal) is er een Stuurgroep Emplacementen Twente in het leven geroepen waarin naast regionale partijen, vertegenwoordigers van V&W en VROM deelnemen. Voor deze stuurgroep is in onze opdracht door ProRail onderzoek gedaan naar de specifieke problematiek van deze spooreplacements in relatie tot de omgeving. De conclusie van ProRail is dat er vanuit spoor- en vervoersoogpunt geen noodzaak is voor uitplaatsing van de spooreplacements. Wel zijn aan en rondom het spoor ingrepen noodzakelijk om aan de huidige veiligheids- en milieunormen te voldoen. In het kader van de reeds lopende rijksprogramma's PAGE (Plan van Aanpak Goederenemplacementen externe veiligheid) en Demp (geluidmaatregelen spooreplacements) wordt thans nader beoordeeld (onder andere in overleg met V&W, ProRail, VROM en de regionale partijen) welke maatregelen dit zouden *kunnen* zijn. Voorts wordt bekeken of met extra maatregelen oplossingen mogelijk zijn waardoor aan binnenstedelijke ontwikkelingen voor de korte- en middellange enige ruimte gegeven wordt.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs