

Pechtold

Ik begrijp dat er hier en daar behoefte aan is om een beetje vooruit te kijken. De heer Van der Ham liet de heer Van Beek bijna in een valletje lopen, zo voelde ik het althans. Zo zie je maar dat duidelijkheid niet altijd gewenst is. Ik voel met de Kamer mee. Men neemt de woorden ruimte en geen verplichting in de mond. Ik voeg daar zelf nog differentiatie aan toe. Van belang is vooral het woord autonomie van mevrouw Spies. Laat gemeentebesturen en staten de ruimte om zelf een oplossing te zoeken. Dat was ook al zo onder het monisme. Wij moeten niet net doen alsof het toen eenheidsworst was en dat wij dat in het dualisme platgeregeld hebben. Ik denk dat wij de andere overheden in de wetgeving binnen bandbreedtes enige ruimte moeten bieden. Daar sta ik niet onsympathiek tegenover.

Ik vind dat wij die onderwerpen in een volgende kabinetsperiode in de volle omvang moeten bespreken. De mogelijkheid van eigen keuzen moeten wij daarbij zeker betrekken. Mevrouw Spies vroeg mij of ik ervaring heb met spagaten. Ik heb veel geoefend, dus het doet geen pijn. Zaken als een eigen hofhouding liggen zomaar op de loer. In het dualisme is de situatie rond de griffier nog steeds een punt van aandacht. De aansturing van de griffier is ook een zeer terecht punt. Een ander belangrijk punt is het lidmaatschap van de raad. Op die punten vindt de Kamer mij aan haar zijde.

De heer **Van der Ham** (D66): Dat u wat meer autonomie aan de gemeenten wilt laten, spreekt mij natuurlijk zeer aan, want het hoeft inderdaad niet allemaal op dezelfde manier geregeld te zijn. Denkt u dan aan wetgeving in de vorm van een soort van menukaart met drie of vier keuzes? Kunt u iets meer zeggen over hoe u dat wil gaan organiseren?

Minister **Pechtold**: Ook nu zijn zaken op lokaal niveau al verschillend geregeld. Kijk eens naar het opstellen van de raadsagenda en de rol van de voorzitter, in dit geval de burgemeester daarbij. De ene gemeente heeft een agendacommissie, de andere een presidium. Men zoekt nu al ruimte voor eigen modellen. Met de Grondwet nog als belemmering hebben wij toch al een stap gemaakt door de burgemeester het voorzitterschap even te kunnen laten overdragen aan een lid van de raad. Ik heb in de praktijk gemerkt hoe belangrijk dat kan zijn als het er even om spant. Dat voorkomt dat de inhoud en de orde met elkaar in conflict kunnen komen. Als een burgemeester bijvoorbeeld iemand niet het woord geeft, kan wel eens worden gedacht dat hij dat niet doet omdat hij die vraag niet wil beantwoorden. In het dualisme zie je dus nu al een hele opmars. De een vindt daar een model bij dat meer past bij de traditie en wellicht de omvang van de raad, de ander vindt weer een ander model. Ik weet niet of wij straks echt een keuzemenu moeten voorstellen. Waarom zouden wij niet iets gewoon vrijlaten? Je moet regelen wat je wilt voorkomen en voor de rest kan iedereen zijn eigen model kiezen. Als je al voorkeuzes voorlegt, dan zit men daar weer aan vast en dat zal ongetwijfeld weer zijn eigen problematiek met zich brengen. Misschien is het een uitspraak van een kunsthistoricus, maar ik vind dat wetgeving vooral moet regelen wat je niet wilt en niet alles moet vastleggen wat je wel wilt.

Voorzitter. Ik ben blij met de bijdrage van de Christen-Unie die constructief meedenkt en zuiver onderscheid maakt tussen de Grondwet en de "gewone" wetgeving.

Ik snap dat ik de heer Van der Staaij nog niet zo ver heb, maar dat hij op interventie van mevrouw Spies zei nog eens goed het oordeel van de Raad van State te willen wegen en de geschiedenis van het dualisme nog eens over het netvlies wil laten gaan, zou wellicht ook voor de SGP-fractie reden kunnen worden om uiteindelijk toch met dit voorstel in te stemmen.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor om aanstaande dinsdag over dit wetsvoorstel te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt van 15.20 uur tot 16.00 uur geschorst.

Aan de orde is het **hoofdlijndebat** over de **Structuurvisie Zuiderzeelijn (27658, nr. 23)**.

De **voorzitter**: Ik wijs erop dat met de woordvoerders nadrukkelijk is afgesproken dat zij een spreektijd van vijf minuten hebben.

□

De heer **Van Hijum** (CDA): Mevrouw de voorzitter. Wij zijn verheugd over de brede belangstelling voor dit onderwerp, ook van de kant van het kabinet.

Vorig jaar werden in de Tweede Kamer de nota's Ruimte en Mobiliteit aanvaard. In deze nota's, die een lange termijn perspectief op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en de infrastructuur schetsen, wordt de Zuiderzeelijn gezien als middel om de ruimtelijk economische structuur van Noord-Nederland en Flevoland te versterken. In het kabinetsstandpunt van april 2006 naar aanleiding van de structuurvisie over de Zuiderzeelijn wordt deze visie verlaten.

Het is goed dat het kabinet een structuurvisie heeft opgesteld waarin nut en noodzaak van de Zuiderzeelijn worden verkend. Deze stap vloeit voort uit de adviezen van de commissie-Duivesteijn. De Kamer had bovendien nadrukkelijk gevraagd om een herbezinning op het project. Het project moest "TCI-bestendig" worden gemaakt, omdat wij geen van allen een nieuw, onbeheersbaar project willen.

Beslissen over de aanleg van infrastructuur is echter geen kwestie van boekhouden. Wij zijn het aan de belastingbetaler verplicht om inschattingen te maken van kosten, baten en risico's. Kosten-batenanalyses mogen echter geen schaalap worden voor het ontbreken van politieke visie en moed. Uiteindelijk gaat het om de vragen: wat is onze toekomstvisie, waar zetten wij op in en wat is het ons waard. Investeren wij alleen in de Randstad of durven wij ook te streven naar spreiding van wonen en werken en naar het wegwerken van achterstanden van regio's?

Mijn fractie plaatst vraagtekens bij de inschatting van de maatschappelijke baten die aan de spoorvarianten worden toegerekend. Volgens onderzoekers van de Rijksuniversiteit Groningen worden bijvoorbeeld de arbeidsmarkt- en wooneffecten bij de hogesnelheidslijn te laag ingeschat. Wij hebben een rapport, een alternatieve kosten-batenanalyse van de vakgroep Ruimtelijke

Van Hijum

economie ontvangen. Ik begrijp dat dit inmiddels ook breder is verspreid. In dit rapport wordt duidelijk gemaakt dat de hogesnelheidstrein een positief maatschappelijk rendement tussen 0,8% en 4,0% zal hebben en tussen de 1100 en 2500 banen zal opleveren. Voor een openbaarvervoerproject zou dit bepaald geen slechte score zijn.

Het is ons te simpel om te zeggen dat je van een noordelijke universiteit geen andere conclusie zou mogen verwachten. Daar wordt toch ook heel serieus gewerkt. Daarom stellen wij voor om in ieder geval het Onderzoeks- en Verificatiebureau van de Kamer op te dragen om de verschillen tussen de kosten-batenanalyses te analyseren, opdat de Kamer beter in staat is vast te stellen aan welke knoppen er in de verschillende modellen wordt gedraaid en waardoor de verschillen kunnen worden verklaard.

De heer **Hermans** (LPF): Is de heer Van Hijum bekend met de pittige kritiek van het CPB, het CEO en de Vrije Universiteit van Amsterdam op de systematiek die de Rijksuniversiteit Groningen heeft gehanteerd? Overigens is die systematiek eenmalig in zijn soort, want zij is nergens anders gebruikt. Waarom schaart het CDA zich achter deze gebrekkige maatschappelijke kosten-batenanalyse?

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik schaar mij vooralsnog nergens achter. Ik constateer dat de verschillende studies verschillende uitkomsten voorspellen voor bijvoorbeeld de hogesnelheidslijn. Dit rapport is van 24 mei jongstleden. Voorzover ik weet hebben derde instanties daar nog geen analyse van gemaakt. Ik stel niet voor om een nieuwe rapportenoorlog uit te lokken, want daar zit niemand op te wachten. Ik wil echter voor onszelf scherp krijgen waardoor de verschillen worden veroorzaakt, opdat wij zelf kunnen wegen hoe wij de baten kunnen beoordelen.

De heer **Hermans** (LPF): Ik ben het helemaal eens met de stelling dat wij geen rapportenoorlog moeten beginnen. Volgens mij was die rapportenoorlog al een jaar geleden beslecht. Waarom moeten wij nu weer een rapport beoordelen als er eigenlijk al wetenschappelijk gehakt is gemaakt van de methodiek die de Rijksuniversiteit Groningen heeft gebruikt?

De heer **Van Hijum** (CDA): Deze conclusie van nota bene een voormalig lid van de TCI verbaast mij toch een beetje. De conclusie van de TCI was dat het debat over nut en noodzaak nooit goed en zorgvuldig in de Kamer is gevoerd. Laten wij dat hier nu wel goed doen. Laten wij kennisnemen van de resultaten die de kosten-batenanalyse van het kabinet oplevert en die niet positief uitwerken – zo zeg ik met de heer Hermans – voor verschillende bereikbaarheidsvarianten. Laten wij ook kennisnemen van visies van anderen daarop. Kritiek op modellen komt van twee kanten. Ik lees ook veel kritiek op de effecten van het REMI-model op de werkgelegenheid, omdat het zich niet zou lenen voor lijn-infrastructuur. Ik denk dat wij het wel eens kunnen worden over het feit dat je de uitkomsten beïnvloedt als je in dat soort modellen aan knoppen draait. Ik zou graag meer gevoel ontwikkelen voor de vraag hoe dat in de verschillende berekeningen is gedaan om uiteindelijk een zorgvuldig oordeel te kunnen vellen.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Dit komt heel dicht bij de discussie die wij ook in het kader van de TCI hebben gehad en waarvan ik zeg: wiens brood men eet, wiens woord men spreekt. Ieder rapport kun je zo laten klinken als je wilt. Is het niet gewoon aan de Kamer om het eigen gezonde verstand te gebruiken, in plaats van steeds naar verschillende rapporten te kijken? U zegt zelf al dat de uitkomsten veranderen als je aan de knoppen draait.

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik wil mij toch een oordeel kunnen vormen over de wijze waarop dat is gedaan. Ik vind het een beetje te kort door de bocht om te zeggen dat de uitkomst die nu voorligt in de structuurvisie, de enig denkbare uitkomst is. De keuze van modellen en uitgangspunten heeft invloed op de baten. Ik vind het belangrijk om die dingen naast elkaar te kunnen leggen. U hebt volledig gelijk dat je uiteindelijk niet kunt verschuilen achter rapporten, maar dat de politiek er een oordeel over moet vellen. Dat betekent dat je je eigen weging moet aangeven.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Het lijkt erop alsof de uitkomst van het kabinet u niet welgevallig is en dat u op zoek bent naar andere rapporten om uw uitkomst te ondersteunen. Wij komen dan toch weer terecht bij de tunnelvisie van, in dit geval, de Kamer.

De heer **Van Hijum** (CDA): Met alle respect, maar dat begrijp ik echt niet. Mijn inzet is juist om te voorkomen dat wij in de valkuil van een tunnelvisie stappen. Ik constateer dat er verschillende visies zijn op wat er nu voorligt. Ik wil graag dat wij enige tijd nemen om serieus te bekijken hoe wij die verschillende analyses moeten beoordelen. Niets meer en niets minder. U hebt volledig gelijk dat het daarna aan de Kamer is om daarover een oordeel te vellen.

Een relevante vraag is ook of met dit toetsingskader in de hand ooit nog een spoorlijn, een kanaal of een ander groot project kan worden aangelegd. In haar schriftelijke antwoorden stelt minister Peijs dat het bestaande openbaar vervoer maatschappelijk rendabel is, omdat de kosten van aanleg van infrastructuur niet worden meegerekend. Die kosten zijn natuurlijk ooit wel gemaakt. Dat betreuren wij achteraf niet. Waarom geldt die benadering dan niet voor nieuwe infrastructuurprojecten? Zou daarbij ook niet met name naar de kosten van exploitatie en opbrengsten moeten worden gekeken? Zou bijvoorbeeld de verbreding van de A2, de tweede Maasvlakte, een tunnel langs het Naardermeer of het spoorproject de Utrechtboog de streep wel halen in die benadering?

Kortom: de CDA-fractie is door deze eerste TCI-structuurvisie nog niet echt overtuigd van het ontbreken van nut en noodzaak van een nieuwe spoorlijn. Daar komt bij dat het alternatief van de minister, het transitie-alternatief, ons ook nog bepaald niet overtuigt. Dit alternatief wordt kansrijk genoemd, hoewel ook hier de baten nog allesbehalve duidelijk en gekwantificeerd zijn. In elk geval is naar onze mening nog geen sprake van een samenhangend pakket aan maatregelen die de ruimtelijk economische structuur van het Noorden versterkt. Investerings in de infrastructuur hebben bovendien als voordeel dat zij op de langere termijn niet verdampen. Ook dat kan ervoor pleiten om vooral naar het aspect bereikbaarheid te kijken.

Van Hijum

Waar is de geest van de commissie-Langman gebleven? De spirit van samen de schouders eronder en werken aan het versterken van de economie van het Noorden moet weer terug komen. De afspraak dat de bereikbaarheid van Noord-Nederland zou worden verbeterd, moeten wij nakomen. Onze conclusie is daarom dat de reservering van 2,8 mld. voor de Zuiderzeelijn vooralsnog niet mag worden aangetast. Wij verzoeken de minister om in het vervolgproces ten minste de door de Stuurgroep Zuiderzeelijn aangedragen variant van de hogesnelheidstrein als alternatief uit te werken. Daarnaast kan de minister wat ons betreft ook haar alternatief uitwerken, zodat de Kamer uiteindelijk een goede afweging kan maken. Mijn fractie verwacht dat deze uitwerking plaatsvindt in goed overleg met de overheden in Noord-Nederland. Mijn fractie zal daartoe in tweede termijn ook een motie indienen.

De heer **Van der Ham** (D66): Het CDA heeft hart voor het Noorden, zo hoor ik u zeggen. Dat hebben wij allemaal en dat is goed. Hoe beoordeelt u het feit dat de discussie van de afgelopen jaren rond die 2,8 mld. vooral is gegaan over de Zuiderzeelijn? Dat heeft de noodzakelijke ontwikkelingen die nodig zijn voor het Noorden, toch erg in de houdgreep gehouden? U laat het in uw bijdrage allemaal een beetje in het midden. Doet u daarmee geen onrecht aan de urgentie om iets aan die problemen in het Noorden te doen? Wij zouden de oogkleppen moeten afdoen en niet alleen naar de Zuiderzeelijn moeten kijken – die kan wat mij betreft op de vuilnisbelt worden gegooid – maar ook naar andere projecten die veel meer werkgelegenheid opleveren in het Noorden.

De heer **Van Hijum** (CDA): Dat is een afweging die wij uiteindelijk moeten maken. Wij vinden het belangrijk dat de uiteindelijke keuze zo veel mogelijk in het voordeel van het Noorden uitpakt. Wij hebben echter in het debat over het rapport van de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten geconstateerd dat de discussie over het nut en de noodzaak van de te kiezen oplossing nooit op een goede manier door de Kamer is gevoerd. Dit is eigenlijk voor het eerst dat wij daar zo uitgebreid over discussiëren. Dan mag er toch ook wel enige tijd worden genomen om tot een goed oordeel te komen? Wij vinden dat er op zijn minst twijfel is over de grondslag van het besluit om die spoorlijn nu af te schieten en alleen nog maar te kijken naar alternatieven, dus er is genoeg reden om wat tijd te nemen.

De heer **Van der Ham** (D66): Vorige week stonden allemaal mensen op het Plein die graag wilden horen dat de Zuiderzeelijn doorgaat. Uw fractievoorzitter heeft toen een beetje in het midden gelaten of dat gaat gebeuren. Uit de meeste onderzoeken blijkt dat de Zuiderzeelijn echt niet de oplossing is voor het Noorden. Durf dan zo eerlijk te zijn om in dit debat te zeggen dat men daar niet op moet rekenen en dat wij om de tafel moeten gaan zitten om te onderzoeken hoe dat geld op een goede manier kan worden besteed. Zeg dat het geld inderdaad onder andere naar het Noorden moet gaan, maar dat men niet meer zo moet focussen op de Zuiderzeelijn. Durft u dat vandaag tegen het Noorden te zeggen? Hebt u dat lef?

De heer **Van Hijum** (CDA): Dat is geen kwestie van lef.

Het gaat erom dat de goede keuze voor het Noorden wordt verdedigd. Wij hebben een afspraak staan over ruimtelijke en economische structuurversterking van het Noorden in het kader van de Langmanakkoorden. In dat kader moeten wij voor de beste oplossing kiezen. Ik constateer dat er nog heel veel discussie is over de vraag of een spoorlijn daaraan bijdraagt of niet. Ik heb gezegd waarom mijn fractie er absoluut nog niet van overtuigd is dat dit niet het geval is.

In de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit is ingezet op versterking van het stedelijk netwerk Groningen-Assen en op versterking van de A6/A7-corridor tussen de Randstad en dat stedelijk netwerk. Ik begrijp nog steeds niet waarom een nieuwe spoorlijn niet in die toekomstvisie past en waarom de waardering van de effecten ervan zo verschilt van de inschatting die sommige anderen daarvan maken. Ik wil echt een zorgvuldige afweging maken in de wetenschap dat dit onderwerp de komende tien tot dertig jaar niet meer op de agenda zal staan als wij er nu een streep door zetten. Het Noorden heeft recht op die zorgvuldigheid.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik denk dat het heel verstandig is om het nieuwe alternatief, dat onder de benaming hst op ons af is gekomen, nog eens goed te bekijken. Bent u het met mij eens dat dit kabinet en deze Kamer op afzienbare termijn een definitief besluit moeten nemen, bijvoorbeeld uiterlijk in september of oktober van dit jaar?

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik vind dat een redelijke termijn, want ik ben het ook wel met de heer Van der Ham eens dat wij deze discussie niet tot in het oneindige kunnen oprekken. Ik vind echter wel dat er enige tijd moet worden genomen om op een goede manier te reageren op de onzekerheden en vragen die bij mijn fractie, en wellicht ook bij andere, leven.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik heb begrepen dat u van mening bent dat de minister de transitievariant nog moet uitwerken, zodat wij die kunnen vergelijken met de andere varianten. Zijn voor een goede economische structuur in Noord-Nederland niet zowel een goede bereikbaarheid, die moet worden gerealiseerd met geld van Verkeer en Waterstaat, als allerlei economische maatregelen nodig? Het is wat verwarrend als wij die nu tegenover elkaar gaan stellen. Staan zij niet meer naast elkaar?

De heer **Van Hijum** (CDA): Die opvatting deelt mijn fractie. Ik heb in mijn inbreng ook nadrukkelijk gesproken over bereikbaarheid en investeringen in de infrastructuur, juist omdat die investeringen blijvend zijn op de langere termijn. Mijn fractie kijkt daar in de eerste plaats naar.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U pleit voor het goed beoordelen van het hst-alternatief. Betekent dit dat u niets meer ziet in de verschillende varianten voor het opwaarderen van de Hanzelijn? Is dat afgeschreven voor de CDA-fractie? Ik zou dat zeer spijtig vinden en het lijkt mij ook te vroeg.

U zegt dat de 2,73 mld. gereserveerd moeten blijven voor de snelle verbinding. Ik neem aan dat u weet dat de Noordvleugel op dat geld zit te azen bij schaarste aan ov-geld. Vindt u dat communicerende vaten? Gaat het geld of naar de Noordvleugel of naar het Noorden? Of

Van Hijum

vindt u dat de discussie over ov-geld voor de Noordvleugel een andere is en dat die apart beoordeeld moet worden?

De heer **Van Hijum** (CDA): Op dat laatste punt wilde ik terugkomen in de laatste 12 seconden die ik in mijn eerste termijn nog heb. Mijn fractie loopt inderdaad niet echt warm voor de Hanzelijn-plus. Ik zal uitleggen waarom. De NS heeft natuurlijk een alternatief plan gepresenteerd. Dat bevat op zichzelf aantrekkelijke elementen die in onze ogen vooral kunnen worden betrokken bij de regio-specifieke plannen die het kabinet nader wil bestuderen. Waarom? Omdat de NS zich in eerste instantie richt op het beter benutten van het bestaande spoor en het op basis daarvan uitbreiden van de dienstverlening. Dat biedt in onze beleving met name perspectief voor de Noordvleugel, voor Almere. Wij zitten ook niet echt te wachten op de effecten van de Hanzelijn-plus op vooral de ruimtelijk-economische structuurversterking van het Noorden.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Hebt u wel goed nagedacht? Twee lijnen naar het Noorden kunnen kannibalisme in de hand werken, zoals dat heet. Die lijnen gaan elkaar concurreren. Wij weten niet zeker of het gebeurt, maar het is mogelijk. Is het daarom niet verstandig om een optie te beoordelen die de Hanzelijn-plus bevat, mede met het oog op de rapporten van het kabinet die uitwijzen dat het nu 5 mld. kost, terwijl het 2,5 mld. kan zijn als een aantal aannames en voor-schriften worden aangepast?

De heer **Van Hijum** (CDA): Bij de bestudering van dit project gaan wij primair uit van de doelstelling van ruimtelijk-economische structuurversterking. In de maatschappelijke kosten-batenanalyse is het element van het kannibalisme dat u noemt, verwerkt. Er is rekening gehouden met het feit dat de reizigers kunnen overstappen van de ene op de andere lijn. Dat is een belangrijk aandachtspunt.

Mijn fractie onderschrijft de noodzaak van een beter bereikbaar Almere. De komende weken zullen wij dan ook uitgebreid discussiëren over onder meer de A6-A9. Bovendien moet er een betere ov-verbinding komen. Wij voelen er niets voor om Noord-Nederland en het Noorden vandaag tegen elkaar uit te spelen. De oproep van de heer Duivesteijn, die nota bene toen nog Kamerlid van de fractie van de Partij van de Arbeid was, om van het geld voor de Zuiderzeelijn 2 mld. te bestemmen voor Almere, vinden wij in dat opzicht beschamend opportunistisch. Dit sluit overigens wel aan bij het standpunt van de PvdA-fractie van vorig jaar dat de Zuiderzeelijn moest worden afgeschreven en de helft van het geld naar Almere moest worden gesluisd. Op het Plein en in de media werd vorige week een grote koerswijziging aangekondigd. Wij zijn dus erg benieuwd of die vandaag in de Kamer een vervolg krijgt. Ook de PvdA-fractie heeft volgens ons vandaag in de Kamer iets uit te leggen.

De heer **Hermans** (LPF): Voorzitter. De heer Van Hijum wil onder andere door het Onderzoeks- en Verificatiebureau extra onderzoek laten doen. Hij kondigde aan dat hij dat op korte termijn wil afwegen tegen het transitiepakket. Ik heb de eerste toets van het Centraal Planbureau van de huidige voorstellen gezien. Die was negatief.

Er zat vooralsnog niet veel soeps bij. U weet ook dat de noordelijke bestuurders op dit moment niet met deze minister willen overleggen over een alternatief pakket. Ik zie zo'n pakket dus niet op korte termijn tot stand komen. Daardoor is er ook geen afweging mogelijk en komt de besluitvorming over de Noordvleugel wellicht in gevaar. Hoe stelt de CDA-fractie zich dan op?

De heer **Van Hijum** (CDA): Mijn fractie verzoekt het kabinet om in overleg met de overheden in Noord-Nederland de twee varianten uit te werken en die de Kamer te presenteren op de termijn die de heer Hofstra heeft voorgesteld, dus in september of oktober. Daarnaast heb ik voorgesteld om onze oordeelsvorming te versterken door ons Onderzoeks- en Verificatiebureau de verschillen tussen de kosten-batenanalyses nog eens goed te laten bestuderen, niet zozeer om er een extra opinie aan toe te voegen, als wel om een indruk te krijgen van hoe de alternatieven kunnen worden beoordeeld en daarbij ons eigen gezonde verstand te laten gezegvieren.

De heer **Hermans** (LPF): Maar mijn vraag is wat er gebeurt als het pakket van economische stimuleringsmaatregelen niet op korte termijn, dus voor september of oktober, tot stand kan en zal komen.

De heer **Van Hijum** (CDA): Laten wij de reactie van het kabinet afwachten op ons voorstel om dat op korte termijn in overleg uit te werken. Daar ben ik uiteraard benieuwd naar, al maakte ik gisteren uit de kranten uit Noord-Nederland en de media op dat er enige bereidheid bij de minister is om dat op te starten. Het moet alleen van twee kanten komen natuurlijk. Laten wij afwachten wat het kabinet hierop te zeggen heeft.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De heer Van Hijum vond het ook niet zo fraai wat Almere en de heer Duivesteijn deden. Het kabinet stelt dat er 2,73 mld. beschikbaar is voor het ov tussen Schiphol en Noord-Nederland en dat dit het is. Dan sta je al snel tegenover elkaar, als het bedrag niet groter wordt en er meer nodig is. Is die 2,73 mld. voor het CDA een harde grens, of is men bereid, als de studies straks uitwijzen dat er meer nodig is, om daar serieus naar te kijken?

De heer **Van Hijum** (CDA): Sterker nog, in het kader van de Nota Mobiliteit heeft mijn fractie, samen met die van de VVD, een motie ingediend om de middelen die vrijvallen als het minderheidsbelang in Schiphol wordt verkocht, te bestemmen voor de verbetering van het openbaar vervoer tussen Schiphol en Almere, dus in de Noordvleugel. Ik sluit niet uit dat er extra geld nodig is. Wij hebben zelfs al dekking aangedragen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Als Amsterdam geld betaalt voor de aandelen Schiphol, dan zouden wij dat voor het ov kunnen gebruiken, in de regio.

De heer **Van Hijum** (CDA): De heer Duyvendak zegt het.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dan juicht Asscher twee keer volgens mij.

De heer **Van der Ham** (D66): De heer Van Hijum spreekt over het overleg met het Noorden en de minister. Hij zei

Van Hijum

terecht dat het van twee kanten moet komen. De minister wil wel, maar de noordelijke bestuurders niet. Zij willen niet praten, voordat de Zuiderzeelijn definitief van tafel is. Hoe beoordeelt de heer Van Hijum die houding van de noordelijke bestuurders?

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik bespeur de houding om daar helemaal niet over te spreken niet. Ik vraag de minister contact met de noordelijke bestuurders te leggen. Ik heb goede hoop dat men die handschoenen wil opnemen, in de wetenschap dat de varianten die men vanuit Noord-Nederland aandraagt en kansrijk vindt, in dat proces een eerlijke kans krijgen.

De heer **Van der Ham** (D66): Als men dat dus niet wil doen, dan is de heer Van Hijum het met mij eens dat dit niet behoorlijk is.

De heer **Van Hijum** (CDA): Waarom moeten wij nu al een oordeel uitspreken voordat dit soort situaties zich heeft voorgedaan? Ik heb een keurige procedure voorgesteld. Volgens mij is het mogelijk om langs die weg tot een goede afweging te komen.

□

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik vraag eerst aandacht voor de status van dit debat. We debatteren met elkaar op hoofdlijnen over een voornemen tot besluit van het kabinet. Dat vraagt enige terughoudendheid, want het definitieve besluit moet nog worden genomen. Tot vandaag was er nog de mogelijkheid voor overleg met de regio en voor inspraak. Dat betekent dat er ook vandaag nog geen definitieve keuze kan worden gemaakt, want die inspraak en dat overleg moeten daar onderdeel van vormen. Het leek mij goed om dat van te voren te zeggen.

Ik dank het kabinet voor de structuurvisie. Het is goed dat die er ligt. De voorgeschiedenis kennen wij allemaal. De visie is mede het resultaat van door de Kamer overgenomen aanbevelingen van de Tijdelijke Commissie Infrastructuur. Wij hadden een duidelijk oogmerk met deze structuurvisie. Wij wilden zo veel mogelijk rationaliteit in de afwegingen. Wij wilden ook dat er vanuit een bredere scope tot ruimtelijke afwegingen zou worden gekomen. Tevens wilden wij zicht krijgen op de kosten. Ook wilden wij de Kamer vroegtijdig bij grote beslissingen betrekken.

Naar aanleiding van de demonstratie van vorige week op het Plein door honderden mensen uit het Noorden en door uitspraken van verschillende fracties is de indruk gewekt dat de Kamer al die rationaliteit opeens zou zijn kwijtgeraakt. Ik las in Elsevier deze week een kwalificatie die erop neerkwam dat er door de Kamer kleingeestig en electoraal werd gerommeld. Mensen zeiden ook dat de Kamer in één klap van mening was veranderd. Ik hecht eraan hier namens mijn fractie aan te geven dat wij ons niet voelen aangesproken. Wij zijn als het om dit onderwerp gaat altijd zeer consistent geweest in onze wens om het Noorden met de rest van Nederland te verbinden door goede infrastructurele verbindingen, ook als het om het openbaar vervoer gaat. Ik verwijs in dat opzicht naar de inbreng van mijn fractiegenoot Tineke Huizinga tijdens de behandeling van het TCI-rapport, zowel met de commissie als met de regering. Wij hebben ook steeds consequent aangegeven dat geld dat voor het

Noorden is bestemd ook voor het Noorden moet worden uitgegeven. Dat heb ik vorige week herhaald.

Kijkend naar de structuurvisie constateer ik dat het de eerste keer is dat wij met zo'n ingrijpende visie bezig zijn geweest. De visie roept ook vragen op, met name over de kosten- en batenanalyses, waarover wij in het verleden veel vaker hebben gesproken. De verschillen tussen de kosten- en batenanalyses die wij hierin aantreffen en die welke in het verleden zijn gemaakt, zijn behoorlijk groot. Ik constateer voorts dat vanuit het Noorden een heel andere kosten- en batenanalyse wordt gehanteerd. Ook dat leidt tot grote verschillen die zich doorvertalen in de eventuele groei in werkgelegenheid die infrastructurele ingrepen zouden kunnen hebben. Dat maakt het er allemaal niet overzichtelijker op. Daar komt nog bij dat het kabinet op basis van de structuurvisie ervoor kiest om met het transitiealternatief door te gaan. De heer Van Hijum merkte terecht op dat die ook niet op alle punten even rijp is. Er moet nog heel wat worden ingevuld.

De vraag is of het kabinet niet al te snel een vrij massief voorlopig besluit heeft genomen. Gisteren las ik in de Leeuwarder Courant een uitstekend interview met minister Peijs, waaraan de heer Van Hijum naar ik meen ook refereerde. Zij gaf daarin aan dat het kabinet dan wel een voorgenomen besluit had om af te zien van verdere planvorming rond de Zuiderzeelijn, maar ook dat zij nog wel eens serieus naar de variant van het Noorden zou willen kijken. Ik vraag de minister een bevestiging van de uitspraak in dat interview.

De minister heeft er wel een restrictie bij geplaatst, die zojuist in het interruptiedebat eigenlijk al wat heen en weer ging. Zij gaf aan dat het Noorden wel de bereidheid moet hebben om te onderhandelen, zodat er vergelijkingen kunnen worden gemaakt en keuzes mogelijk zijn. Wil zij ook deze restrictie herhalen? Ik zou die van harte willen ondersteunen. Het is van tweeën een. Als je met elkaar in een gesprek bent dat je wat wilt verbreden en als je andere varianten erin wilt meenemen – mijn fractie vindt dat dit moet als het over de hst gaat – dan moet je in gezamenlijkheid keuzes maken. De ene partij kan dan niet de andere partij dicteren waar je uiteindelijk zou moeten uitkomen. Dan is er geen echte afweging, geen echt gesprek meer.

Mijn fractie zou het op prijs stellen als die exercitie nog werd gemaakt. Ik zou daaraan de NoordLinkvariant, het opwaarderen van de Hanzelijn-plus, willen koppelen. Uit de vragen die de Kamer aan de minister heeft gesteld maak ik op, dat die variant een aantal interessante aspecten heeft, maar dat er nogal wat onduidelijkheid is over de exacte tijdwinst die uiteindelijk zal worden geboekt en ook over de daadwerkelijke aanlegkosten. In dat opzicht blijkt dat die variant nog niet volledig is uitgewerkt en niet goed vergeleken kan worden. Wij zouden die er toch graag bij voegen.

De discussie die wij nu voeren en die wellicht nog iets langer gaat duren dan nodig is – wat ons betreft niet veel langer dan nodig is – mag geen enorm negatieve gevolgen hebben voor de ingrepen die in de Noord-vleugel moeten plaatsvinden. Wij zullen er op niet te lange termijn over praten, over de A6, de A9 en het openbaar vervoer daar. Mijn fractie doet daar uiteraard aan mee. Als er meer geld nodig is dan wij op dit moment voor het Noorden hebben gereserveerd en wij voor Almere tekort komen, moeten wij een maximale

Slob

inspanning doen om gelden te vinden. Daar moet iets gebeuren en dat mag niet langer duren dan nodig is.



De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Het debat gaat over de Zuiderzeelijn, maar tegelijkertijd gaat het om meer. Er is pijn in de verhouding tussen Den Haag en het Noorden van Nederland. De mensen in het Noorden van Nederland voelen zich achtergesteld, soms tweederangsburgers, in vergelijking met hen die in de Randstad wonen. Die onvrede balt zich nu samen in het debat over de Zuiderzeelijn. Terecht of niet, maar die overtuiging bestaat bij velen en zit diep. In de Haagse politiek moeten wij die gevoelens niet negeren. Wij moeten daarover in debat met de mensen in het Noorden van Nederland. Deelt de regering deze mening? Wil zij voorstellen doen om een dergelijk debat op gang te brengen?

GroenLinks vecht al jarenlang voor een beter, frequenter en sneller openbaar vervoer, in heel Nederland en dus ook tussen de Randstad en Noord-Nederland. Ons openbaarvervoersysteem is niet van deze tijd en past al helemaal niet bij wat de 21ste eeuw van ons vraagt. Wij hebben de reservering van 27,3 mld. destijds gesteund vanuit dit openbaarvervoersperspectief.

Megalomaan zijn wij nooit geweest. Wij stonden van het begin af aan zeer kritisch tegenover bijvoorbeeld de magneetweefbaan. Wij zagen het meest in een opwaardering van de Hanzelijn.

GroenLinks was blij met het rapport-Duivesteijn. Wij hebben dat gesteund. Het is goed dat er nu een structuurvisie is.

Voor de fractie van GroenLinks liggen nut en noodzaak van een snelle verbinding niet primair in de versterking van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland. Voor ons liggen deze in het werken aan een nieuw, modern openbaar vervoerssysteem, in het daadwerkelijk bieden van een alternatief voor het autoverkeer ter verbetering van de bereikbaarheid in Nederland. Vanuit dat perspectief beoordelen wij nut en noodzaak van de investeringen en natuurlijk moeten dan de baten vanuit verkeerskundig oogpunt en vanuit milieu- en leefbaarheidsperspectief positief zijn, want anders moet je niets doen.

In de voorstellen van het kabinet wordt een aantal varianten beschreven en geanalyseerd. Daarbij is een hoofdrol weggelegd voor de zogenoemde kosten-batenanalyse. Deze lijkt welhaast in de plaats te komen van een politieke beoordeling van het project. De fractie van GroenLinks hecht maar zeer beperkt waarde aan de rekensommen. Natuur-, bodem- en landschapseffecten zijn helemaal buiten beschouwing gelaten; deze tellen letterlijk niet mee in de sommen. Dat alleen al maakt de gemaakte kosten-batenanalyse eigenlijk volstrekt waardeloos, maar ook de milieueffecten zijn daarin op een zeer betwistbare manier becijferd. Ik zou het kabinet willen vragen: hoeveel is er gerekend voor een astmapatiënt extra? Hoeveel rekest het kabinet extra voor één dode meer door de luchtverontreiniging? Valt zoiets wel in geld uit te drukken? Hoeveel kost het: wat extra CO₂-uitstoot, de klimaatverandering? Hoeveel kost de groei van het autoverkeer? Kennen wij al die kosten al? Kan de minister antwoord geven op al deze vragen?

Ik zou graag willen dat het Milieu- en Natuurplanbureau eens kritisch kijkt naar de huidige systematiek van kosten-batenanalyse. Is de minister het daarmee eens en wil zij daartoe een verzoek doen?

Niet alleen op de kosten-batenanalyse is fundamentele kritiek mogelijk. Deze kritiek heeft de fractie van GroenLinks ook op de verkeerskundige aannames van minister Peijs. De cruciale vraag bij al deze onderzoeken is namelijk: hoeveel mensen stappen er straks in de snellere treinen, wie blijft de auto nemen en wie blijft thuis? De aannames waarmee gewerkt wordt, zetten het openbaar vervoer systematisch op achterstand ten opzichte van de auto. In alle berekeningen is ervan uitgegaan dat er geen vorm van betaald rijden wordt ingevoerd. Dat is heel opmerkelijk, want dit is beleid uit de Nota Mobiliteit. Waarom is voor deze benadering gekozen? In de berekening is er wel van uitgegaan dat ieder jaar de prijzen van de NS met 1% netto stijgen, wat regelrecht in strijd is met de concessie die de NS heeft gekregen. Ook wordt er gerekend met heel lage olie- en dus lage benzineprijzen. Er is van uitgegaan dat het openbaar vervoer zo slecht blijft in de Randstad als het nu is. Kan de minister nog eens uitleggen waarom zij met deze aannames heeft gewerkt?

Het was verstandig om kritisch te kijken naar de plannen voor een snelle verbinding met Noord-Nederland. Wij zijn echter met deze structuurvisie niet veel opgeschoten en wel omdat voor de fractie van GroenLinks nut en noodzaak niet primair economisch zijn, omdat in de kosten-batenanalyse milieu, natuur en leefbaarheid echt zouden moeten meetellen en omdat er aannames zijn gedaan in de studies die het openbaar vervoer direct al op een beslissende achterstand zetten ten opzichte van de auto. Het roept de vraag op of het kabinet niet sowieso van deze investering in het openbaar vervoer af wilde.

Wij kunnen niet anders dan om een nieuwe studie vragen. Wij kunnen op basis van wat er nu ligt, geen verantwoord besluit nemen. Wij vragen de bewindslieden een studie te starten, met als centrale vraag: hoe kan de 2,73 mld. van het Rijk de openbaarvervoersverbinding tussen Schiphol en het Noorden sneller, frequenter en comfortabeler maken? Deze vraag zou primair beoordeeld moeten worden vanuit vervoerskundig, milieu- en leefbaarheidsperspectief. Daarbij denken wij aan verschillende varianten om de Hanzelijn op te waarderen en aan een onderzoek naar de Zuiderzeevariant. Is de minister bereid tot het laten verrichten van een dergelijk onderzoek?

Mijn laatste opmerking gaat over de zogenoemde Noordvleugel. De discussie over een snelle verbinding met het Noorden raakt ook direct de besluitvorming over de toekomst van het vervoer in de regio Amsterdam, Schiphol en Almere. De fractie van GroenLinks is ervan overtuigd dat er in de Noordvleugel echt méér dan 2 mld. nodig is voor een veel beter openbaar vervoer. Het broodnodige geld voor een beter openbaar vervoer in deze regio zou, zo lijkt het, van de Zuiderzeelijn moeten komen. Dat is de armoede van dit kabinet, dat tot 2020 verder geen cent reserveerde voor beter openbaar vervoer, maar wel 20 mld. voor nieuwe wegen. Zou er dan niet wat van deze 20 mld. voor asfalt naar extra openbaar vervoer moeten gaan? Ik heb begrepen dat er net vanmiddag beraad is geweest met de Noordvleugel. Hoeveel geld van de Zuiderzeelijn heeft de minister hier beloofd aan de Amsterdamse regio? De minister wil op

Duyvendak

30 juni besluiten over de A6/A9: maar liefst 4,5 mld. aan asfalt, los van welke ov-studie of welk investeringsbesluit dan ook. Dat kan natuurlijk niet. Nieuwe autowegen, nieuw ov, betaald rijden, het heeft allemaal direct met elkaar te maken. Ik vraag de minister nadrukkelijk dit in samenhang te bestuderen, wat tot nu toe niet is gebeurd, en hierover in samenhang te besluiten. Dat betekent concreet: asfaltbesluiten uitstellen tot er echt goede plannen liggen voor het openbaar vervoer.

□

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzitter. Vorig jaar heeft de Kamer met het kabinet gesproken over het rapport van de commissie-Duivesteijn. De Zuiderzeelijn was de lakmoesproef die is gebruikt om te laten zien dat het in de toekomst bij alle grote infrastructuurprojecten om een nut- en noodzaakdiscussie moet gaan. Inmiddels wijst het kabinet de aanleg van de Zuiderzeelijn met een voorgenoemen besluit af. Uiteindelijk wordt er in juni nog wel verder besloten, maar dit is nu wat voorligt in de Kamer. Het kabinet heeft ook een alternatief, maar dat is een opeenstapeling van voorstellen, waarvan onduidelijk is welke het kabinet wil inbrengen en hoeveel geld het daarvoor over heeft. Het enige wat zeker lijkt te zijn, is dat als het alternatief van het kabinet werkelijk aan de orde is, de noordelijke provincies zelf flink in de buidel moeten tasten om dat mogelijk te maken. De vraag is of het kabinet dit heeft meegedeeld aan de bestuurders van de Noordvleugel. Waar mijn fractie zeker niet op zit te wachten, is een sigaar uit eigen doos, waar het huidige voornemen wel op uit lijkt te draaien.

Het voornemen om helemaal geen snelle verbinding met het Noorden aan te leggen, wijzen wij daarom af. De PvdA heeft in dit debat de inzet om ten minste één mogelijke variant, een versoberde hst, een echte kans te geven. De noordelijke bestuurders hebben aangegeven dat het mogelijk moet zijn om door middel van een consequente bundeling aan bestaande infrastructuur en een aantal andere aanpassingen aan de reeds door-gerekende varianten nu tot een beter verhaal te komen. Wij vragen het kabinet dan ook dit voorstel serieus nader uit te werken. Wij weten ook dat deze inzet niet automatisch leidt tot een zekere uitkomst. De minister lijkt echter op voorhand wel overtuigd van haar gelijk. Mijn fractie daagt de regering vandaag dan ook uit, daarvoor met de nodige bewijslast te komen. Dat zal betekenen dat het kabinet eieren voor zijn geld moet kiezen, en dat het laat zien waar het staat. Waar het ons om gaat, is niet het middel, maar het doel, namelijk meer banen, bestrijding van de armoede, verbetering van het leefklimaat en het milieu en een versterking van de regionale economische structuur in het Noorden.

De heer **Van der Ham** (D66): Het laatste is hopelijk ons aller doel! U vraagt de minister om te komen met bewijzen dat de hst niet kan. Wat zijn uw bewijzen dat het wel zou kunnen? Welke aanleiding voelt u om dat toch nog te onderzoeken, behalve dat daarom wordt gevraagd bij de bestuurders van het Noorden? Bij het debat dat wij hadden op 7 juni 2005 werd u de vraag voorgelegd of u met uw uitspraken de Zuiderzeelijn niet ten grave droeg. Daarop zei u: laten wij duidelijk zijn, politiek gezien hebben de uitspraken die ik toen deed wel betekenis, ik realiseer mij dat ten volle. Wel zei u dat u eerlijk moest zijn over uw verwachtingen. Die vraag wil

ik u opnieuw stellen. Welke verwachtingen scheidt u met deze vraag aan het kabinet? Hoe zeker denkt u dat die Zuiderzeelijn nog is?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik heb net gezegd dat de inzet die wij kiezen, waarvoor wij gaan, niet tot een zekere uitkomst leidt. De eerlijkheid gebiedt ons allen te zeggen dat niemand dat weet. De vorige keer hebben wij het gehad over de voorkeursopties die toen voor de Zuiderzeelijnvariant golden, namelijk de magneetzwefbaan en de hsl. Ik had later in mijn betoog willen zeggen dat naar ons oordeel de conclusie gerechtvaardigd is dat die twee opties definitief van de baan lijken te zijn. Vorig jaar zagen wij dat aankomen en daarover ben ik eerlijk geweest, al werd mij dat niet altijd in dank afgenomen. Toch valt het mij op dat zelfs de bestuurders uit het Noorden nu aankoersen op een andere variant van een hoge snelheidstrein, namelijk een meer sobere. Dat lijkt mij terecht en ik ben van mening dat wij die bestuurders in hun streven moeten steunen als blijkt dat zij daarvoor gerechtvaardigde argumenten kunnen aandragen. In ons verkiezingsprogramma hebben wij niet voor niets steeds gepleit voor een snelle verbinding naar het Noorden. Ik ben dan ook gebonden aan de uitspraak van mijn fractie. Daarbij komt dat wij niet tegen de bestuurders uit het Noorden kunnen zeggen dat zij de oude schoenen moeten weggooien, zonder dat het kabinet komt met een alternatief waarvan is bewezen dat het soelaas biedt.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik heb gevraagd of mevrouw Dijksma een ander feitelijk argument heeft om dat onderzoek te doen. Zijn er cijfers die haar aanleiding geven om die laatste kans te grijpen?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik heb die cijfers niet in mijn bezit. Als dat het geval was geweest, had ik de politieke uitspraak gedaan dat de lijn moet worden aangelegd.

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik luister met stijgende verbazing naar het betoog van mevrouw Dijksma. Begrijp ik het goed dat zij zegt dat de noordelijke overheden het niet goed hebben begrepen en dat die van mening zijn veranderd? Is mevrouw Dijksma niet van mening dat zij er zelf een rommeltje van maakt? In het vorige debat heeft zij immers voorgesteld om de Zuiderzeelijn definitief af te schrijven en het geld te verdelen over de Hanzelijn-plus en de Noordvleugel. Zij heeft ook voorgesteld om de regio af te kopen met een aantal regioprojecten uit de rijksbegroting.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Nee, ik maak er geen rommeltje van. De vorige keer hebben wij ons geprobeerd voor te stellen dat naast de alternatieven van de regering de Hanzelijn-plus-plus er zou komen. Als mijn fractie geen brood zou zien in het aanleggen van een snelle verbinding naar het Noorden van het land, was zij niet met een variant gekomen. Dan had zij gezegd dat zij geen snelle verbinding wil. Kennelijk hebben de heer Van Hijum en de fractievoorzitter van het CDA de laatste dagen het Noorden ontdekt als nieuw wingewest voor de partij. Ik kan hen echter verzekeren dat één zwaluw geen zomer maakt en dat iedereen in het Noorden weet dat het er uiteindelijk op aankomt om hier waar te maken wat je zegt. Dat geldt voor mijn fractie, maar zeker voor die van de heer Van Hijum. Daaraan zullen wij de CDA-fractie dan ook houden.

Dijksma

De heer **Van Hijum** (CDA): Naar mijn idee is er niet veel licht tussen datgene wat ik zojuist heb gezegd en wat ik vorig jaar en twee jaar geleden heb uitgesproken. Dat geldt niet voor de PvdA-fractie. Ik citeer uit het persbericht dat tot op de dag van vandaag op de website van de PvdA-fractie staat. Misschien zal dat overigens niet lang meer het geval zijn. Als reactie op het rapport-Duivesteijn heeft de PvdA-fractie aan minister Peijs gevraagd om de Zuiderzeelijn definitief af te schrijven. Verderop staat: "De fracties van de PvdA en de VVD stellen voor om de gereserveerde 2,7 mld. anders te besteden, namelijk aan de Hanzelijn-plus en aan de Noordvleugel." Daar is toch geen woord Spaans bij?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): De magneetzweefbaan is definitief afgeschreven. Ook de fractie van de heer Van Hijum heeft dat gedaan. De CDA-fractie wil toch niet beweren dat het geld dat voor de Zuiderzeelijn is gereserveerd niet gedeeltelijk is bestemd voor een oplossing voor de Noordvleugel? Als wij de problemen van het Noorden en die van de Noordvleugel willen oplossen en het niet mogelijk is om dat met één project te doen, is er vermoedelijk nog veel meer geld nodig dan het gereserveerde bedrag van 2,7 mld. in het FES en het Infrafonds. Is de CDA-fractie bereid om dat extra bedrag beschikbaar te stellen? Als dat het geval is, kunnen wij gezamenlijk verder optrekken. Laten wij elkaar geen vliegen afvangen. De heer Van Hijum weet goed hoe het vorig jaar is gegaan. Het is hem bekend dat mijn fractie steeds voor een snelle verbinding heeft gepleit, evenals voor rationaliteit in het debat. Wij zijn er namelijk niet op uit om burgers zand in de ogen te strooien.

De heer **Van Hijum** (CDA): U pleit er nu voor om een deel van het budget in ieder geval wederom te bestemmen voor de Noordvleugel. Dan zou ik wel eens willen weten of u het pleidooi van uw partijgenoot de heer Duivesteijn ondersteunt om dat een bedrag van maar 2 mld. te laten zijn.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): U moet mijn woorden wel recht doen. Ik zeg niet dat ik een deel van het budget wederom voor de Noordvleugel wil bestemmen. Onze inzet heb ik net gegeven. Dat kan voor u een grote teleurstelling zijn, maar wij gaan gewoon, net als uw fractie, voor die hogesnelheidstrein. Laten wij elkaar daaraan houden. Laten wij wel wezen, het is wel uw CDA-minister die dat voorstel hier doet. Ik denk dat u de steun van Hare Majesteits meest loyale oppositie misschien nog hard kunt gebruiken.

De heer **Van der Ham** (D66): U zei, misschien vanwege de hitte van het debat: wij gaan voor die snelle trein. Stel nu dat over een paar maanden blijkt dat het geen goede oplossing is en dat het geld beter aan iets anders besteed kan worden. Dan gaat u er toch uiteindelijk niet voor? Dat hebt u hier toch ook gezegd?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik heb u verteld wat onze inzet is. Mijn ervaring is dat je daar altijd aan moet vasthouden tot het tegendeel bewezen wordt. Onze inzet is de keuze voor de hogesnelheidstrein. Ik heb het kabinet uitgedaagd, zoals de heer Van Hijum dat volkomen terecht ook heeft gedaan, om daar een alternatief naast te leggen. Dan is het een kwestie van "moge de beste winnen".

De heer **Van der Ham** (D66): Oké, maar voor de zuiverheid wil ik toch van u weten of de PvdA-fractie altijd de mogelijkheid openhoudt dat het niet doorgaat omdat het niet het gewenste effect heeft voor het Noorden.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ja, het gaat ons om het bereiken van het doel. Dat doel is de versterking van de regionale economische structuur en het creëren van een beter leefklimaat en extra werkgelegenheid in het Noorden. Wij hopen en verwachten dat dit via een hogesnelheidstrein zal lukken. Dat is onze inzet, maar wij kunnen geen garanties bieden voor de uitkomst. Elke politicus die op dit spreekgestoelte staat en durft te beweren dat hij wel die garanties kan bieden, draait mensen een rad voor ogen.

Mevrouw **Gerken** (SP): Ik hoor mevrouw Dijksma de voorlopige loftrompet steken over de hst. Betekent dit dat de terugvalopties, zoals de Hanzelijn-plus en de intercityverbinding, voor haar uit beeld zijn of neemt zij die net zo nadrukkelijk mee als de hst?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik heb verteld wat de inzet van mijn fractie is. Wij vinden dat de bestaande varianten, ook die u net noemde, niet voldoende scoren. Wij kiezen nadrukkelijk voor die nieuwe nog niet doorgerekende variant, omdat wij uiteindelijk hopen dat die beter scoort dan de varianten die er nu liggen. Ik heb vorig jaar met overtuiging het alternatief van de Hanzelijn-plus-plus ingebracht, omdat ik hoopte en verwachtte dat het zou leiden tot een snelle verbinding naar het Noorden. Ik vind dat je in staat moet zijn om je eigen "love babies" los te laten.

Mevrouw **Gerken** (SP): Het bezwaar is nu juist dat die terugvalopties niet goed onderzocht zijn en dat er misschien nog veel meer te onderzoeken valt dan wat de minister tot nu toe zo oppervlakkig heeft gedaan. Daarom had ik het wel goed gevonden als u had voorgesteld om die varianten nog eens serieus te laten onderzoeken.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik heb het over de inzet van mijn fractie, maar ik ben er niet tegen als andere fracties daar varianten naast willen leggen. Wij zullen dan geen ban uitspreken over dat onderzoek. Natuurlijk niet. Dus als uw fractie of de fractie van GroenLinks een ander alternatief wil laten meerekenen, wie ben ik dan om te zeggen dat het niet kan? Ik wil alleen helderheid scheppen over de politieke inzet van mijn fractie, zoals u ongetwijfeld ook in uw termijn zal doen.

De Zuiderzeelijn is het eerste project dat volgens de Duivesteijnmethode is uitgevoerd. Wij nemen aan dat dit niet het laatste en ook niet het enige project is dat in deze lijn wordt beoordeeld. Voor ons geldt in dit opzicht het adagium gelijke monniken gelijke kappen. De haast waarmee de regering haar eigen oplossingen voor met name het wegverkeer in de Noordvleugel onder onze aandacht wil brengen, lijkt daarmee in schril contrast te staan. Hoewel mijn fractie het oneens is met het voorgenomen besluit van het kabinet, is het goed om te melden dat wij vinden dat het bestaansrecht van grote projecten in deze Kamer, conform de aanbevelingen van de TCI-commissie, kritisch moeten worden beschouwd. Wij vinden ook dat het critical review team daarin een

Dijksma

verfrissende rol heeft gespeeld. Het is en blijft immers een goede zaak wanneer je je eigen tegenspraak organiseert.

Desondanks is er kritiek – ik vond dat collega Duyvendak daar goede woorden over sprak – op de manier waarop de verschillende alternatieven zijn onderzocht. Deze begint vooral met de vraag of de modellen niet uitgaan van een te eng beredeneerd economisch rendement. Investerings in het openbaar vervoer vergen immers sinds jaar en dag subsidie van de rijksoverheid. Zonder die bijdrage rijdt er geen tram, geen trein, geen bus, geen metro. Het kan niet zo zijn dat bijna elke investering in het openbaar vervoer straks om die reden van tafel wordt geveegd. Dat zou de consequentie hebben dat wij in dit land geen meter spoor meer kunnen aanleggen omdat de modellen ons dat onmogelijk maken. Dat is voor mijn fractie onacceptabel.

Wij nemen de problemen van het Noorden zeer serieus. Daarnaast moeten de problemen van de Noordvleugel worden opgelost en dat moet inderdaad geen kwestie van tegen elkaar uitspelen zijn, mijnheer Van Hijum. Als wij de hst-variant gaan onderzoeken, dan moet dus ook worden bekeken wat nog nodig is om bijvoorbeeld met de IJmeerverbinding en de RER-variant iets te kunnen doen. In onze ogen gaat de regering te gemakkelijk uit van de veronderstelling dat de automobilist geen gebruik wil maken van een hoogwaardig openbaarvervoersalternatief voor het in de file staan.

Er is in de afgelopen weken veelal gesuggereerd dat wij het debat van vandaag zouden voeren op basis van emotie en niet op basis van rationele overwegingen. Hoewel ik een groot voorstander ben van emotie in de politiek, vind ik dat bij belangrijke besluiten het verstand leiding moet geven aan het hart. Als nuchtere Groningse gaat mij dat redelijk goed af, hoop ik. In dit debat wil ik niet verhullen dat ik de boosheid en de frustratie van het Noorden wel goed kan begrijpen. Als je in Oost-Groningen komt – en ik kom daar nogal vaak – dan weet je hoe afschuwelijk het is om te zien dat werkloosheid overerfbaar lijkt te zijn. Een werkloosheid die oploopt tot 20% is voor een hele regio een zware last. De verwachting dat er met de Langmanakkoorden nu eindelijk licht aan het eind van de tunnel komt, mag dan niet ineens verdampen, vooral omdat dit CDA-VVD-D66-kabinet het Noorden op andere momenten aardig in de steek heeft gelaten. Denk maar eens aan Pieken in de Delta en aan de discussie over de structuurfondsen. Gelukkig weet ik ook dat het Noorden een sterke regio is die van zich afbijt als dat nodig is en die kansen grijpt als zij voorbijkomen.

Mijn laatste zin wil ik graag uitspreken in onvervalst Gronings. Het mot nait zo löpen als met 't peerd van Ome Loeks: 's mörgens sleug ie nog met de steerd in 't rond en 's oavonds was e hartstikke dood.

De heer **Van Hijum** (CDA): Hier schieten mij werkelijk de tranen van in de ogen, maar niet van ontroering. Is het niet te zot voor woorden dat mevrouw Dijksma dit kabinet verwijt wat zij zelf in gang heeft gezet? Als zij zo bewogen is met het Noorden, kan zij haar eigen rol in dit hele proces dan nog eens goed analyseren? Zij is degene geweest die de bijl aan de wortel van de Zuiderzeelijn heeft gelegd. Ik heb dat in het vorige debat al geconstateerd; de heer Van der Ham verwees daarnaar.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Er is nog geen bijl gevallen,

tenzij u die er alsnog in wil zetten. U moet het maar even vertellen.

De heer **Van der Ham** (D66): U maakt anderen heel veel verwijten. U zegt terecht dat er grote werkgelegenheidsproblemen zijn in Groningen. Ook wat D66 betreft, moet daar iets aan gebeuren en moet daar geld heen. Ik wijs op de discussie die in de afgelopen jaren daarover is gevoerd. Die discussie zat helemaal in de houtgreep van de vraag of er wel of geen Zuiderzeelijn zou komen en die werd aangevoerd door bestuurders die allemaal van de Partij van de Arbeid waren. Moet u dan ook niet een beetje naar uw eigen partij kijken? Die hele discussie rond de banengroei, die zo belangrijk is in het Noorden, is in feite gekaapt door deze bestuurders die er een prestigeproject van wilden maken. Er is de afgelopen jaren eigenlijk te weinig gedaan aan het Noorden, doordat alles was gefocust op de Zuiderzeelijn. Kijk dan ook even naar de eigen PvdA-bewindslieden en de eigen PvdA-bestuurders in het Noorden!

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Helaas hebben wij op dit moment geen bewindslieden van de Partij van de Arbeid, want dan was het bij bijvoorbeeld de discussie over "Pieken in de Delta" wel anders gelopen. Laten wij eerlijk zijn: als je een keuze maakt voor alleen maar steun aan datgene wat al sterk is, dan kies je niet voor regio's waar de werkloosheid oploopt. Ik vind dat wij ook die discussie dan maar eens met u en uw fractie moeten voeren. Het is immers ook uw minister van Economische Zaken die leiding aan dat departement geeft. Bij de discussie over de manier waarop het Noorden het beste kan worden geholpen, gaat het inderdaad niet alleen maar om een snelle verbinding. Dat is natuurlijk absoluut waar. Bij die discussie gaat het ook om de vraag of wij de structuurfondsen in dit land een beetje naar behoren verdelen en niet alleen maar de Randstad laten profiteren. Als de regering schaarse middelen te verdelen heeft in een nota als "Pieken in de Delta", dan moet zij die ook inzetten waar die het hardst nodig zijn. Dan moet het Noorden daar ook gewoon van meeprofiteren. Ik constateer alleen dat iedereen die hier nu alleen maar hamert op deze discussie over de Zuiderzeelijn, daarmee vergeten lijkt te zijn dat op al die andere dossiers de fracties van D66 en het CDA misschien ook eens wat harder hadden kunnen lopen, want dan was het resultaat ook naar behoren geweest. Helaas is dat op die fronten nu niet het geval.

De heer **Van der Ham** (D66): Er gaat onder leiding van dit kabinet bijvoorbeeld ook 800 mln. van het Waddenfonds naar het Noorden. Ik wil nog even iets anders zeggen. Ik heb heel veel kritiek op deze minister gehad, maar zij heeft samen met andere ministers de moed gehad om het dogma van de Zuiderzeelijn te doorbreken en dat geld goed te besteden om het doel van meer banen in het Noorden te bereiken. Dat heeft u nooit gedurfd. De Partij van de Arbeid en de PvdA-bestuurders in het Noorden zijn aan dat dogma blijven hangen, zij hebben er een prestigeproject van gemaakt en zij hebben het doel daarbij helemaal vergeten.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzitter. Ik heb vandaag juist geprobeerd om het hartgrondig oneens te zijn met de uitkomst en het voorgenomen besluit, maar daarbij waardering te hebben voor het proces. Ik hoop dat u dat

Dijksma

goed verstaan heeft. Ik ben van mening dat wij ook in deze Kamer kritisch moeten blijven kijken naar alle projecten die langskomen. Maar daarbij moeten wij dan niet met twee maten gaan meten. Wij moeten niet op het moment dat er een A6/A9 moet worden aangelegd, snel door de bocht gaan, terwijl wij op het moment dat er een ov-verbinding naar het Noorden moet komen, opeens zeggen: nu gaan wij de Duivesteijnbijbel er even bijslepen. Zo werkt het dus niet!

□

De heer **Hermans** (LPF): Voorzitter. Op 21 december 2001 stuurden minister Netelenbos van Verkeer en Waterstaat en minister Pronk van VROM een brief aan de Tweede Kamer waarin het toenmalige kabinet concludeerde dat op basis van de Verkenningen een snelle verbinding tussen de Randstad en het Noorden een bijdrage levert aan de gestelde projectdoelstellingen. Het kabinet stelde dit ondanks de resultaten die bekend waren van het NEI, het huidige ECORYS, de CPB-rapporten en de waarschuwendende woorden van de VROM-Raad en de Raad voor Verkeer en Waterstaat. Deze stelden dat de gewenste effecten grotendeels zouden uitblijven, dat de maatschappelijke kosten veel groter zouden zijn dan de baten en dat zodoende elke vorm van een Zuiderzeelijn maatschappelijk onrendabel is.

De economische impuls werd door dat kabinet relatief fors genoemd, ondanks de resultaten en de feiten die bekend waren. Er zou geen bijdrage geleverd worden aan de oplossing van de problemen zoals geformuleerd door de commissie-Langman. De werkloosheid neemt nauwelijks af. De baten zijn voor een groot deel herverdelingseffecten. Dit is een typisch voorbeeld van de vroegere omgang met grote projecten. Willens en wetens werden de feiten ietwat anders voorgesteld of niet vermeld om er maar voor te zorgen dat projecten doorgang zouden vinden. Ik noem het maar de "keizer heeft kleren aan"-aanpak.

Na de rapportage van de TCI stond zowel het kabinet als de Kamer voor een lakmoesproef aangaande een nieuwe omgang met infrastructurele projecten. Wat het kabinet betreft, kan ik niet anders dan tot de volgende conclusie komen: hulde, hulde en nog eens hulde! Dit is het eerste kabinet dat durft te stellen dat de keizer geen kleren aan heeft; een faliekante breuk met het verleden waarvoor ik namens mijn fractie graag mijn waardering uitspreek. Wat de Kamer betreft, houd ik mijn hart echter vast. Vorig jaar leek ook de Kamer voldoende leer- vermogen te hebben om tot verandering te komen. Dit jaar ziet het er politiek alweer anders uit. Het enige verschil dat ik kan opmerken met vorig jaar, is dat de verkiezingen een jaar dichterbij zijn gekomen.

Vanuit het vindingrijke Noorden wordt op dit moment een drietal argumenten aangedragen: politici moeten visie hebben, de maatschappelijke kosten-batenanalyse deugt niet én afspraak is afspraak. Het is me nogal wat voor zo'n groot project.

De heer **Van Hijum** (CDA): Voorzitter. Terugkomend op het punt of de Kamer heeft geleerd van de lessen van de TCI vraag ik de heer Hermans of hij kan uitleggen wat volgens hem die lessen eigenlijk waren. Was constatering nr. 1 van de TCI niet dat het niet zo mag zijn dat de Kamer nooit meer een besluit durft te nemen over een groot project? Was de constatering niet dat de Kamer

gewoon de kosten, baten en risico's op een rij moet zetten, zich een oordeel moet vormen en vervolgens besluiten moet durven nemen?

De heer **Hermans** (LPF): Voor het nemen van besluiten ben ik altijd. Als er één les is geweest die de TCI heeft opgeschreven, is het wel dat het altijd het primaat van de politiek blijft om beslissingen te nemen, ook slechte.

Hoe kan er met een beroep op visie van politici worden gevraagd om een project uit te voeren dat wat de maatschappelijke kosten-batenanalyse betreft nog veel negatiever uitpakt dan de hsl en de Betuweroute? Moet er geen licht zijn op enige economische betekenis?

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Ik ben het er van harte mee eens als collega Hermans oproept de lessen van de TCI serieus te blijven nemen, ook als die van wat langer geleden zijn. Mijn vraag is of hij niet een benadering kiest waarbij de modellen bijna de politieke beslissingen dicteren. Is de politiek dan niet maar een lastige factor om rechtstreeks vanuit de modellen te kunnen zeggen wat er moet gebeuren?

De heer **Hermans** (LPF): Nee, ik sta ook volledig achter de les dat het uiteindelijk aan de politiek is om beslissingen te nemen, welke dan ook en zeker niet alleen maar vanuit modellen redenerend, maar ik heb de laatste tijd te vaak gehoord dat de nu gehanteerde modellen ertoe zouden leiden dat er nooit meer infrastructuur aangelegd zou worden. Dit is pertinent onjuist, want in de Randstad, waar sprake is van dichte bevolking en congestie, komen openbaar vervoer en openbaarvervoerprojecten er als zeer positief uit. Het zal dus niet het geval zijn.

Het is in dit kader goed om aan te geven wat een negatieve maatschappelijke kosten-batenanalyse eigenlijk is. Alle positieve bijdragen aan regionale doelstellingen voor het Noorden worden tenietgedaan door een sterk negatieve maatschappelijke invloed. Voor mij vormt dit een sterk argument, maar ik zal wel tot de visielozen behoren.

Ik heb eerder in een interruptiedebatje al iets gezegd over de maatschappelijke kosten-batenanalyse en het werk van de Rijksuniversiteit Groningen. Ik wil er nu nog een aantal dingen over zeggen. Het lijkt erop dat de Rijksuniversiteit Groningen in dezen dezelfde positie aan het innemen is als Nyfer/Bomhoff ooit voor de Betuweroute innam. Ik vind dat niet fraai. Vandaag kwam er een actualisatie van de MKBA van de rijksuniversiteit, nadat op 5 november 2004 de baten al eens negatief waren bijgesteld. Vandaag bereikte ons twee uur voor dit debat het volgende persbericht: De Zuiderzeelijn heeft wel positieve baten; de lijn leidt tot 3900 banen meer. Ik moest daar even aan denken toen mevrouw Dijksma stelde dat de werkloosheid in Oost-Groningen 20% was. Ik heb een snelle rekensom gemaakt. In de hst-variant van 5,5 mld. kom je, als je daarvoor kiest, op 14,5 mln. per baan. Waarvan acte.

Wat mijn fractie betreft, stopt de Zuiderzeelijn binnenkort niet in Groningen, maar in Den Haag. Wij kunnen het beleidsvoornemen van het kabinet daarom steunen. Wij zullen geen investeringen voor onze rekening nemen die het Noorden niets opleveren. Wij willen zo snel mogelijk de economische structuur van het Noorden verbeteren, wat betekent dat een goed transitiepakket moet worden gevonden. Graag horen we, vanwege de krantenberichten, van de minister van VW

Hermans

hoe het zit met de noordelijke bestuurders; ik zag ze net hartgrondig nee schudden toen werd opgemerkt dat ze daar niet over wilden praten.

Uit de structuurvisie rest maar één conclusie: een snelle ov-verbinding is geen effectieve oplossing. Geconstateerde problemen worden er niet mee opgelost, nieuw onderzoek kan en zal hieraan niets veranderen. Volgens het onderzoek dat is gedaan, valt daar niet aan te ontkomen – tenzij we wel héél creatief gaan rekenen. Aan de drie elementaire voorwaarden voor een succesvol project voldoet de Zuiderzeelijn immers niet: grote voordelen voor grote groepen gebruikers, de voordelen moeten niet te ver in de toekomst liggen en er moeten geen extreme kostenposten zijn. Welnu, alledrie deze voorwaarden vallen negatief uit.

Mijn fractie wil wel zo snel mogelijk aan de slag met de Noordvleugel. Wij horen graag hoe de minister dit ziet. Wanneer valt het transitiepakket te verwachten, wat voor uitstel valt te verwachten als we nog verder gaan onderzoeken? Dat transitiepakket gaat nog een zware opgave worden. De laatste toetsing wees uit dat het bij het huidige pakket om 0,5 mln. per baan aan investeringen zou gaan. Dat is absoluut beter dan de 14,5 mln. voor de Zuiderzeelijn, maar wij zien dat hier nog heel veel werk moet worden gedaan. Wij zijn dan ook geen voorstander van het uitschrijven van een cheque van 2,8 mld. op dit moment; eerst goede projecten, dan pas kijken naar de financiering.

□

Mevrouw **Gerkena** (SP): Voorzitter. Niet het gezonde verstand, maar degelijk onderzoek heeft de stekker getrokken uit de prestigieuze zweeftrein of hsl. Ruim vier jaar na het besluit om de treinverbinding tussen Noord-Nederland en de Randstad te verbeteren, zijn wij nu niet veel verder dan dat wij weten hoe het niet moet. Er zijn miljoenen uitgegeven aan onderzoeken naar prestigieuze vervoermiddelen die op voorhand al onhaalbaar leken. Na een onderzoek van 6,3 mln. is ook de minister hiervan overtuigd en zijn wij na vier jaar terug bij af. Die uitkomst kon eenieder op tien vingers natellen. Als klap op de vuurpijl zet de minister maar meteen een streep door iedere goede verbindingen naar het Noorden.

In de structuurvisie wordt met name aandacht gegeven aan de zweeftrein en de hsl. De terugvalopties van intercity en Hanzelijn-plus of -plus-plus-plus zijn wel enigszins uitgewerkt, maar laten toch ruimte open. De conclusie van de minister dat nut en noodzaak van de Zuiderzeelijn niet konden worden aangetoond, delen wij dan ook niet: mijn fractie denkt dat hier wel degelijk aantoonbare verbeteringen te behalen zijn, maar dan wel door de eerste twee terugvalopties goed uit te werken.

Minister Peijs wil afzien van de Zuiderzeelijn en het gereserveerde geld gebruiken voor allerlei infrastructuurele projecten. Ze kiest hierbij niet meer primair voor openbaar vervoer. Dit vindt de SP heel teleurstellend, maar ook verwonderlijk. Eind 2001 was de bijdrage voor de Zuiderzeelijn bewust op 2,73 mld. gesteld omdat zo in ieder geval een intercityverbinding betaalbaar zou zijn. Dit geld werd gereserveerd voor de verbetering van openbaar vervoer tussen Noord-Nederland en de Randstad. Is de minister het met me eens dat dit geld zowel ten goede moet komen aan het vervoer in Noord-Nederland als in de Noordvleugel? Is zij ook met

mij eens dat er moet worden ingezet op de verbetering van de verbinding tussen beide landsdelen? Is de minister bereid om duidelijk aan te geven dat dit geld bestemd is voor projecten in het openbaar vervoer en er dus niet nog meer geld gaat naar wegen?

Nu lijkt een gevecht te gaan plaatsvinden om de 2,8 mld. De provincies en gemeenten in Noord-Nederland willen het geld uitgeven, maar ook vanuit de Noordvleugel komen hier ideeën over. De NS heeft een voorstel, ProRail heeft ideeën; het lijkt wel zoveel mensen, zoveel wensen. Het is aanlokkelijk om hier nu aan mee te gaan doen, maar het lijkt mij beter als wij ons tot de hoofdlijn beperken: onverkort vasthouden aan goed openbaar vervoer tussen Noord-Nederland en de Randstad. Wanneer ik over openbaar vervoer spreek, dan heb ik het niet over een verbinding met afwijkende prijzen. Dus geen dure snelle lijn en een goedkope trage; dat is geen openbaar vervoer. De puur ruimtelijke en economische meerwaarde van een snelle openbaarvervoersverbinding tussen Schiphol en Groningen is volgens de minister zeer beperkt. Nu is er bij openbaar vervoer ook nog een sociale meerwaarde te bedenken. De minister geeft aan ook de sociale component en de duurzaamheid van het openbaar vervoer te erkennen, maar waar kan ik dit in de structuurvisie terugvinden? Zou de treinverbinding tussen beide landsdelen niet juist sociaal en duurzaam goed scoren?

De minister dreigt te kiezen voor de auto in plaats van voor het openbaar vervoer. De SP-fractie ziet echter nog kansen voor een snelle intercityverbinding of het versnellen van de Hanzelijn. De huidige reistijd tussen Schiphol en Groningen kan met de Hanzelijn-plus 40 minuten worden verkort, en met de intercity zelfs 55 minuten; dit is een versnelling van 40%. Wellicht zou een goede intercity bovendien mensen kunnen bewegen om niet meer over de A6 te scheuren, maar in de trein plaats te nemen. Heeft de minister hierin enig inzicht?

Het zou goed zijn als wij in Nederland niet meer zouden inzetten op een geheel ander systeem of op een heel ander spoor. Juist als er allerlei treinen over de Zuiderzeelijn of de Hanzelijn-plus kunnen rijden, zou zo'n lijn wellicht ook voor het goederenvervoer gebruikt kunnen worden. Heeft de minister hierover voorspellingen?

De NS geeft aan dat zijn idee van de NoordLink niet serieus is bezien, en ook het RER-systeem, waar ProRail enthousiast over is, is nog niet uitgewerkt. Almere geeft aan dat een hst of RER-lijn geen goede oplossing is voor de Noordvleugel. Dat vind ik vreemd gelet op wat de minister in haar brief schrijft. Deelt zij die mening?

Er zijn dus nog oplossingen denkbaar. Is de minister bereid deze verder uit te werken en af te wegen? De SP-fractie ziet wel degelijk nog mogelijkheden om het openbaar vervoer een impuls te geven. De conclusie van de minister, dat wij af moeten zien van een snelle verbinding, verwonderde mij in eerste instantie, maar toen ik haar verbazing las over het feit dat mijn fractie zich achter een snelle verbinding schaarde, toen werd het mij duidelijk; de minister heeft zich blindgestaard op de hsl-zweeftreinopties. Wij zijn jaren verder, het Noorden heeft het nakijken en de mogelijkheden die er lagen, maar minder prestigieus zijn, zijn niet eens serieus in beeld gekomen. Beter ten hele gekeerd dan ten halve gedwaald; uiteindelijk zijn wij allemaal noorderlingen.

□

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Er komt geen Zuiderzeelijn tussen Schiphol en Groningen als het aan het kabinet ligt. Het is uniek te noemen dat in zo'n vergevorderd stadium een voornemen wordt geuit om een dergelijk megaproject af te blazen. Het voornemen tot dit kabinetsbesluit komt niet uit de lucht vallen, maar sluit aan op de vernietigende conclusies van de commissie-Duivesteijn over de grote projecten, en de scherpe waarschuwingen van deze commissie ten aanzien van dit megaproject.

In het verleden heeft de SGP-fractie zich geen tegenstander betoond van de komst van een betrouwbare en snelle verbinding naar het Noorden met het oog op het verbeteren van de bereikbaarheid van het Noorden en de stimulering van de regionale economische ontwikkeling. Wel hebben wij nooit iets gezien in de magneetzweeftrein; die had alle ingrediënten in zich voor een peperduur prestigeobject. Bovendien zou er sprake zijn van een modaliteit die geen aansluiting kent op de overige vervoersnetten in ons land. Nederland dient zich niet te laten gebruiken als proeftuin voor dergelijke risicovolle nieuwe vindingen door consortia van multinationals. Mijn fractie was echter geen tegenstander van een snelle en adequate conventionele spoorverbinding. Ook aansluiting op het hsl-net was wat ons betreft denkbaar.

Ondanks die positieve grondhouding hadden wij een aantal vragen, die in de loop van de tijd steeds indringender werden. Het economische zwaartepunt in Europa verschuift steeds meer naar het zuiden. Ligt dan een dure verbinding de andere kant op wel in de rede? Hoe verhoudt de doelstelling om de Randstad zo dicht mogelijk bij het Noorden te brengen zich tot het gewenste vervoersbeleid? Het valt niet uit te sluiten dat met een snelle verbinding nogal wat mensen in het Noorden gaan wonen, terwijl zij in de Randstad werken. Is dat gewenst, uit oogpunt van mobiliteitsbeheersing, en wat zijn de gevolgen voor de plaatselijke bevolking? Steeds meer onderzoeken wijzen op het geringe aantal extra arbeidsplaatsen in het Noorden als gevolg van de Zuiderzeelijn. Is dat niet te schamel, als wij het afzetten tegen de enorme kosten? Kan het geld niet efficiënter worden benut? Deze vragen zijn onderwerp geweest van studies, en zij zijn gewogen in het nieuwe TCI-toetsingskader. Verschillende raden kwamen tot de conclusie dat de aanleg van de lijn niet of nauwelijks zal bijdragen tot het oplossen van de bereikbaarheidsproblematiek van de Noordvleugel, noch overtuigend zal bijdragen tot het wegwerken van de economische achterstand van de noordelijke provincies. Strategische doelen die met de aanleg zijn beoogd, zouden niet worden behaald. Een regiospecifieke benadering lijkt effectiever dan de Zuiderzeelijn.

Als wij dit op ons laten inwerken, kunnen wij ons voorstellen dat het kabinet, gelet op de kennis die wij nu hebben, de aanleg van de Zuiderzeelijn nog eens goed wil heroverwegen. Het is immers maatschappelijk onverantwoord om door te gaan op een route die wij vanuit kosten-batenoptiek niet zomaar voor onze rekening kunnen nemen. Dan geldt inderdaad het adagium: beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald. Er is echter ook een andere kant. Wij hechten zeer aan de betrouwbaarheid van het Rijk jegens de regio's. Dit brengt ons ertoe om in de besluitvorming de

zorgvuldigheidslat heel hoog te leggen, in het licht van alle afspraken en toezeggingen, die soms van lang geleden dateren. Wij moeten alle serieuze alternatieven goed tegen het licht houden. Zo bezien vragen wij ons af of alle mogelijkheden zijn uitgeput. Verdwijnt nu uiteindelijk toch niet te gemakkelijk elke conventionele spoorverbinding naar het Noorden uit beeld? Is de conclusie die men getrokken heeft onontkoombaar, of is het denkbaar om de aanleg van een minder kostbare intercityvariant of hst-variant als optie open te houden? Mijn fractie zou die deur niet helemaal willen dichtgooien, en vindt dat dit nog serieus moet worden gezien.

De inspraak loopt nu. Er zijn heel wat inspraakavonden geweest, waarin veel zaken naar voren zijn gekomen. Heeft wat daaruit naar voren is gekomen het kabinet nog tot nieuwe inzichten gebracht? Wij zouden graag de kosten en de baten van de zojuist genoemde opties willen leggen naast de kosten en de baten van de regiospecifieke maatregelen die nu in overleg met het Noorden worden geïnventariseerd. Wij willen een scherpe vergelijking kunnen maken tussen de kosten en baten van een sobere Zuiderzeelijnvariant en die van beoogde regiospecifieke maatregelen. Aan de hand daarvan kan de knoop zo goed mogelijk en definitief worden doorgemaakt, het liefst in goed overleg met het Noorden. Ik weet niet precies van wie deze wijsheid afkomstig is, maar ik meen begrepen te hebben dat je, als je een noorderling wilt overtuigen, hem eerst volmondig gelijk moet geven. Pas dan begint hij te twijfelen. Wellicht is dat een wijsheid die ons hier verder kan helpen. Mocht er geen enkele variant van de Zuiderzeelijn uit rollen, dan verplichten hoe dan ook de afspraken en toezeggingen uit het verleden het Rijk tot het nemen van andere maatregelen die de positie van het Noorden versterken. Het gereserveerde geld dient primair ten behoeve van het Noorden te worden ingezet en mag naar de mening van mijn fractie niet zonder dwingende reden worden uitgesmeerd.

□

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. De Zuiderzeelijn en de verschillende alternatieven zijn bestudeerd in de Structuurvisie Zuiderzeelijn. Het zijn middelen om een probleem op te lossen in het Noorden, en niet meer dan dat. Het probleem van Noord-Nederland is iedereen bekend. Er is een gebrek aan economische en ruimtelijke structuur en er is het probleem van de Noordvleugel met files tussen Schiphol, Almere en Amsterdam. De centrale vraag is hoe wij die problemen oplossen. Is de Zuiderzeelijn of een van de alternatieven een oplossing? Vanuit dat uitgangspunt voeren wij dit debat. Dat doet D66 al jaren. Wij blijven weg bij allerlei symboolpolitiek en prestige-ideeën. Ook vanuit een minderwaardigheids-complex willen wij dit probleem niet bekijken, van waaruit toch heel vaak de discussie wordt gevoerd. Als wij het Noorden echt serieus willen nemen, moeten wij niet de eigenwaarde en de enorme lokale potentie afhankelijk maken van een symbolisch prestigeproject, wat het Zuiderzeelijntraject inmiddels een beetje is geworden.

Ik verwijt het de noordelijke bestuurders ook wel dat zij de discussie over de enorme problemen in het Noorden langs de lijnen hebben gevoerd van die Zuiderzeelijn, alsof dat de grote oplossing is van alle problemen van het Noorden. Dat is gewoon niet zo,

Van der Ham

hetgeen uit alle cijfers blijkt. Dat vind ik een tekortkoming van die bestuurders. Ik vraag ook een beoordeling van het kabinet van die houding en van de positie die deze bestuurders nu innemen, die eigenlijk over niets anders willen spreken dan over de Zuiderzeelijn.

De heer **Van Hijum** (CDA): Hoe komt het toch dat men in het Noorden zo hecht aan deze spoorlijn, als het allemaal weggegooid geld is? Hoe komt het dat mensen in plaatsen als Emmeloord en Drachten, die nu niet aan een spoorlijn liggen, dat zo graag willen? Zou dat toch iets te maken kunnen hebben met de wens van goed openbaar vervoer in de regio en de wens om een bepaalde ontwikkeling langs een as mogelijk te maken?

De heer **Van der Ham** (D66): Hierover is veel gesproken in de afgelopen jaren, waarbij allerlei opvattingen in de wandelgangen, ook over de Zuiderzeelijn, niet werden uitgesproken in debatten, ook in deze Kamer. Daarmee is de illusie in stand gehouden dat de Zuiderzeelijn er zou komen en een oplossing zou zijn voor al die grote problemen. Dat heeft sterk bijgedragen aan het wantrouwen van veel noorderlingen in Den Haag. Dat begrijp ik vanuit die geschiedenis heel goed, net als de boosheid over het afschieten van de lijn. Dat wil niet zeggen dat wij om die reden dan maar voor die lijn moeten zijn. Ik kom er nog over te spreken dat wij iets zullen moeten doen voor het openbaar vervoer in het Noorden.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Speelt niet ook een rol dat meerjarige afspraken waren gemaakt over steun aan het Noorden en dat die eenzijdig zijn doorbroken door de keuzes van het kabinet in het kader van Pieken in de Delta, die ook door D66 zijn gesteund?

De heer **Van der Ham** (D66): Ik meen dat het investeren in de kracht van gebieden een heel goede lijn is van het kabinet, dat wij daarin dan ook volmondig hebben gesteund. Wij willen niet van het Noorden een soort Randstad maken, of omgekeerd. Wij moeten uitgaan van de grote potenties die in bepaalde regio's bestaan. Wat ons betreft, zou men bijvoorbeeld in het Noorden moeten investeren in de enorme potenties op het gebied van energie. Het probleem is dat wij heel lang een soort eenvormigheid hebben willen betrachten voor het hele land, waarbij iedereen hetzelfde is en waarbij iedereen in hetzelfde moet investeren.

De heer **Slob** (ChristenUnie): U maakt verwijten aan het Noorden. Dat is uw goed recht. Wel is het vervelend dat het Noorden zich in deze Kamer niet kan verdedigen, al komt dat misschien op een later moment wel. De vraag is of die verwijten terecht zijn, omdat hier keuzes zijn gemaakt over de steun aan het Noorden, los van de Zuiderzeelijn. Dat heeft heel veel woede losgemaakt in het Noorden, waarbij ik mij iets kan voorstellen in het kader van die meerjarige afspraken en van de evaluaties, waarin stond dat men op de goede weg was. U staat zelf dus misschien wel aan de basis van een deel van de woede die in het Noorden is ontstaan.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik veronderstel dat heel veel van de woede wel gaat over de Zuiderzeelijn, de afspraken daarover en de onhelderheid. Overigens heb ik het kabinet geen andere dingen horen zeggen over de

noodzaak tot investeren in het Noorden. Dat moet gebeuren. De werkgelegenheid daar moet worden gestimuleerd. Maar het moet anders gebeuren dan het in het verleden is gegaan, omdat die inzet blijkbaar onvoldoende effect heeft gesorteerd. Ik steun het kabinet van harte dat het wil inzetten op de krachten van het Noorden en niet probeert de zwakten te camoufleren met heel veel subsidies die uiteindelijk niet het beoogde effect zullen gaan sorteren.

Ik ben van mening dat deze eerlijkheid uiteindelijk het beste zal blijken te zijn voor het Noorden. Eerlijkheid duurt gewoon het langst. Wanneer er in het verleden verkeerde afspraken zijn gemaakt, moet je het bestuurlijk lef hebben om die te durven doorbreken. Dan moet je durven zeggen dat je iets anders gaat doen, omdat dat misschien wel beter is voor het Noorden. Dat is mijn instelling, niet alleen bij dit debat. Het is ook de instelling van D66 bij de andere debatten over economische structuurversterking in het Noorden.

Wij zijn dus altijd al kritisch geweest over de Zuiderzeelijn. Dat hebben wij alleen maar bevestigd gezien door de commissie-Duivesteijn, het Centraal Planbureau, de Stichting Economisch Onderzoek Amsterdam en de VROM-Raad. Al deze instituten en onderzoeksinstellingen hebben gezegd dat wij het niet moeten doen. Wij stonden dus niet alleen in onze afweging. Gelukkig zijn steeds meer partijen zo eerlijk geweest om het openlijk te durven zeggen. Mevrouw Dijkema en de heer Hofstra hebben uiteindelijk het lef gehad om het te durven zeggen. Daarvoor heb ik hen destijds gecompimenteerd. Het is nogal wat om op een dergelijk punt terug te moeten komen omdat je ziet dat het niet werkt. Ik hoop dat zij ook in dit debat hun eerdere standpunt zullen handhaven. Het Noorden heeft veel meer aan eerlijkheid en aan afspraken die echt zullen werken voor de werkgelegenheid, dan aan symboolpolitiek.

Het was enigszins verrassend dat vorige week de indruk werd gewekt dat deze partijen, en ook het CDA, hierop toch weer terugkwamen. Zij lieten het beeld bestaan dat de Zuiderzeelijn toch wel weer doorgang zou kunnen gaan vinden. Wat is er dan eigenlijk veranderd, behalve dat een paar honderd demonstranten op het Plein hebben gestaan? Zijn de werkgelegenheidsprojecten aangewezen en bevestigd door allerlei onderzoeken? Dat is niet het geval. Volgens het Centraal Planbureau is het alleen maar meer bevestigd dat het niet moet gebeuren. Toch heeft men het Noorden opnieuw aan het lijntje gehouden. Ik richt deze woorden vooral tot het CDA. De indruk is gewekt dat het misschien toch nog voor elkaar zal komen. Dat vind ik heel jammer. Het is niet eerlijk tegenover het proces ten aanzien van de Zuiderzeelijn.

De heer **Van Hijum** (CDA): Dit verrast mij toch wel enigszins. Ik wil dit beeld ten behoeve van de geschiedschrijving graag rechtzetten. Ons standpunt is de afgelopen jaren consistent geweest. Wij hebben onze voorkeur voor de Zuiderzeelijn nooit onder stoelen of banken gestoken. Er is een nieuwe nut- en noodzaakdiscussie, die voor ons aanleiding vormt om er nog eens goed naar te kijken. Tot nu toe zijn wij niet overtuigd van het ontbreken van nut en noodzaak van een goede spoorlijn. Ik begrijp daarom niet zo goed dat de heer Van der Ham zijn kritiek ook op het CDA richt.

Van der Ham

De heer **Van der Ham** (D66): Ik zou zelfs willen zeggen: met name op het CDA. Ik heb mijn collega's van de Partij van de Arbeid en de VVD niet zonder reden genoemd. Ook al kan ik hen wel betichten van enige wankelmoeidigheid vanwege het feit dat zij toch weer hun hand uitsteken en net doen alsof er echt nog wel een mogelijkheid bestaat voor de snelle verbinding, zij zijn in ieder geval heel wat helderder dan het CDA. Als uit alle onderzoeken blijkt dat de Zuiderzeelijn niet het effect zal hebben dat er van wordt verwacht en de heer Van Hijum nog steeds zegt dat het een aardig idee is, is hij minder bij de les dan de Partij van de Arbeid en de VVD. Dat verwijt maak ik het CDA.

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik weet niet of de heer Van der Ham heeft opgelet bij wat er zojuist allemaal over is gezegd. Naar mijn inschatting begint zich een redelijk brede Kamermeerderheid af te tekenen voor het op zijn minst onderzoeken van de mogelijkheden van de hogesnelheidslijn. Dat zou ermee te maken kunnen hebben dat er vanuit het Noorden geweldig veel draagvlak voor bestaat. Niet alleen dat, men is ook nog eens een keer bereid om er ruim 1 mld. in te investeren. Daarvoor sluit de heer Van der Ham zijn ogen.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik heb de heer Hofstra in dit debat nog niet gehoord, maar ik heb mevrouw Dijkma in haar bijdrage wel uitdrukkelijk horen onderstrepen dat de uitkomst van dit onderzoek nog steeds kan zijn dat de Zuiderzeelijn uiteindelijk niet haalbaar blijkt en dat het erg moeilijk wordt om de Zuiderzeelijn financieel goed te onderbouwen met de effecten die deze heeft op de economische groei in het Noorden. Dat heeft zij gezegd. Ik hoop althans dat zij dat bedoelde. Vanuit electorale overwegingen kan ik haar niet verwijten dat zij nog één poging wil wagen. Zij heeft ook veel kiezers in het Noorden. Die heeft zij net gewonnen. Zij wil deze niet snel kwijt. Dat begrijp ik allemaal. Maar de heer Van Hijum gaat nog veel verder. Hij deelt niet eens de analyse van mevrouw Dijkma. Ik hoop dat zij deze nu zal bevestigen.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Ik ben blij dat de heer Van der Ham weer meer van mij houdt dan van de heer Van Hijum. Dat is volkomen terecht.

De heer **Van der Ham** (D66): Hoe kan ik anders.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Maar als ik op zoek was naar een woordvoerder, zou de heer Van der Ham niet zijn aangenomen.

De heer **Van der Ham** (D66): Daar zou ik mij niet eens voor lenen. Dat mevrouw Dijkma kennelijk toch iets wankelmoediger is dan ik kwalificeert mij er ook niet voor.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Mijn fractie heeft een heldere inzet gekozen. Wij vinden dat de regering de hst een echte kans moet bieden. Al voordat de heer Van der Ham het mij vroeg, heb ik gezegd dat, als je een inzet kiest waar je voor gaat, dat nog niet per definitie de uitkomst is. Die eerlijkheid moet je opbrengen. Wat wij niet laten gebeuren is dat wij het Noorden laten zakken.

De heer **Van der Ham** (D66): Het is al helemaal niet mijn

bedoeling om het Noorden te laten zakken. Sterker nog, ik denk dat wij het Noorden eerder laten zakken door het met symboolpolitiek op te zadelen en niet eerlijk te zijn. Ik verwijt dat de PvdA net iets minder dan het CDA. Daar moet mevrouw Dijkma het voor vandaag mee doen.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): D66 waarschuwt voor de laatste keer!

De heer **Van der Ham** (D66): Zo is het!

Vanuit het Noorden wordt mij een verwijt gemaakt dat mij wel raakt. Dat is ook het enige verwijt uit het Noorden dat mij wel raakt, namelijk dat het afschrijven van de Zuiderzeelijn visieloos is, omdat wij die lijn zouden moeten zien in Europees verband. Er wordt gezegd dat Duitsland en Scandinavië interesse zouden hebben in het doortrekken van die lijn.

Nu is daar tot nu toe eigenlijk nog niets van gebleken. Natuurlijk horen wij ook wel eens wat. Er zouden Duitsers geïnteresseerd zijn of het een interessante gedachte vinden. Er staat echter niets op papier en er is niets afgesproken.

Als mijn laatste handreiking voor de Zuiderzeelijn merk ik op dat, mocht blijken dat Duitsland en de Scandinavische landen echt geïnteresseerd zijn in het doortrekken van die lijn, ik er nog wel eens over wil nadenken. Zijn er aanwijzingen voor? Wil de minister dat nog eens onderzoeken? Gunt zij het Noorden de mogelijkheid om dat nader te beschouwen? Dan is er misschien toch nog een argument om over de Zuiderzeelijn te spreken dan wel de Zuiderzeelijn definitief af te strepen.

Wat moet er dan wel voor het Noorden gebeuren? Allereerst moet het geld dat is gereserveerd voor de Zuiderzeelijn ook daadwerkelijk in de oplossing van de problemen van het Noorden worden geïnvesteerd. De minister heeft aangekondigd dat de 2,73 mld. niet gebruikt zal worden voor wegen bij Almere, maar wel voor openbaar vervoer daar, dit terwijl er al 4,5 mld. klaar ligt om geïnvesteerd te worden in wegen in de regio? Hoeveel van de 2,73 mld. wil de minister nu overhevelen naar Almere? Waarom kan niet een deel van de 4,5 mld. worden geïnvesteerd in openbaar vervoer in plaats van in wegen?

Natuurlijk zijn er nog al die andere projecten, waar wij het later over zullen hebben: de A4, de A9 en de IJmeerverbinding. Dat is één pakket. Als daar extra geld bij moet, omdat wij Almere moeten helpen met de ontsluiting, is dat voor D66 zeker bespreekbaar.

Ook andere maatregelen die moeten worden genomen om de economische structuur van het Noorden te verbeteren moeten worden besproken. Eerder hebben wij al gesproken over het Kolibriproject, dat door het Noorden wordt aangeboden. Daarmee kan het openbaar vervoer in het Noorden worden verbeterd. Hoe staat de minister daar tegenover? Welke andere bestedingen van het geld acht de staatssecretaris van Economische Zaken mogelijk?

De Hanzelijn-plus is een lijn naar het Noorden waar wij altijd wel sympathie voor hebben gehad. De minister heeft +140 en +200 onderzocht. Wij verzoeken haar de +160-variant verder te onderzoeken. Dat is wellicht ook een bijdrage aan een snellere verbinding naar het Noorden.

Natuurlijk kunnen wij ook weer onderzoek doen naar de hst. Onderzoek alles, maar behoud wel het goede! Het

Van der Ham

goede dat wij het afgelopen jaar hebben opgebouwd, is de eerlijkheid tegenover het Noorden dat wij niet garanderen dat daar een snelle lijn heen gaat die niet economisch uit kan en geen effect zal hebben. Dat goede zou ik niet verloren willen zien, alleen uit electorale overwegingen, die wellicht meespelen bij het innemen van een standpunt door een aantal partijen.

Mevrouw **Gerkena** (PvdA): Ik verbaas mij over het verzoek van de heer Van der Ham om de Hanzelijn-plus te onderzoeken. Wij hebben ook gesproken over intercityverbindingen. Al die opties zijn niet goed onderzocht. Is hij er nu voor om ze goed te onderzoeken?

De heer **Van der Ham** (D66): Ik heb begrepen dat de 160 km/u-variant in ieder geval interessant kan zijn, dus ik heb enige hoop dat die iets meer zal kunnen opleveren dan het resultaat van het onderzoek tot nu toe. Ik zou dan ook zeggen: geef deze variant een kans. Het is altijd onze inzet geweest om de Zuiderzeelijn niet aan te leggen, maar beter gebruik te maken van de Hanzelijn.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Dan moet ik concluderen dat de heer Van der Ham wel heel grote woorden heeft gebruikt, maar dat hij nu toch ook wil bekijken wat er nog mogelijk is met de Hanzelijn.

De heer **Van der Ham** (D66): Volgens mij zijn dat de grote woorden die ik ook al een jaar en twee jaar geleden heb uitgesproken, trouwens net als u, want u bent ook een aanhanger van de Hanzelijn. Ik zeg dus eigenlijk nog steeds hetzelfde: probeer de Hanzelijn op te werken tot een lijn waar ook andere delen van het Noorden iets aan kunnen hebben.

De heer **Slob** (ChristenUnie): U hebt een paar keer het woord eerlijkheid gebruikt, ik wil proberen om een eerlijke samenvatting van uw betoog te geven. Klopt het dat u het voorgenomen besluit van de regering nog niet ondersteunt, maar dat u wilt bezien of er in Europees perspectief nog wel mogelijkheden voor de Zuiderzeelijn zijn, dat u de Hanzelijn-plus-variant ook nog overeind wil houden, met name de 160 km/u-variant, en dat u zo nodig ook extra geld voor Almere wilt voteren? Is dit een eerlijke samenvatting van uw betoog waarmee wij straks verder kunnen?

De heer **Van der Ham** (D66): In hoofdlijnen is dat het wel. En ik zeg erbij dat het doortrekken van de Zuiderzeelijn van Groningen naar Duitsland en Scandinavië een uiterst fantastische variant is, want ik heb er echt nog niets concreets van op papier gezien, terwijl dit vaak wel als argument wordt gebruikt. Nu, laten wij maar eens bekijken of dit er nog in zit, maar ik moet eerlijk zeggen dat de kans op realisering van deze variant wel erg klein is.

De heer **Van Hijum** (CDA): Maar hoe eerlijk is dit verhaal als je bedenkt dat de Hanzelijn-plus ten minste 3 mld. zal kosten? Dan komt u toch nooit uit met alle wensen op dit vlak?

De heer **Van der Ham** (D66): Het punt is dat wij op zichzelf altijd een voorstander zijn geweest van een snelle verbinding met het Noorden, maar dat wij erbij hebben gezegd dat er geen nieuw tracé voor nodig is,

dat het bestaande tracé wel gebruikt kan worden, maar misschien met een andere uitvoering. En als daar meer geld bij moet omdat wij een gunstig effect op de economische ontwikkeling kunnen verwachten of omdat er interessante extra vervoersstromen door zullen ontstaan, dan is dit voor ons zeker bespreekbaar. Maar dan gaat het wel om het tracé van de Hanzelijn, niet om dat van de Zuiderzeelijn.

□

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter. Broddelwerk, zo moet ik helaas de door de regering gekozen bestuurlijke procedure typeren. De partner die het meest bij dit project betrokken is, is bereid om er 1 mld. aan mee te betalen, bijna de helft van het overheidsbudget, en de regering neemt een besluit zonder ook maar een begin van overeenstemming met de betrokken regio. Bovendien heeft de regering het zaakje ook meteen in de inspraak gebracht, tegen de wens van de Kamer in. En wat heeft die opgeleverd? Vijf keer nee. Als de regering vond dat het project niet zou moeten doorgaan, zou het in onze ogen correct zijn geweest om aan te geven wat er met dit geld gedaan zal worden. Zij zou dit dan zo moeten formuleren dat ook de al zeer oude toezeggingen in dit verband herkenbaar zijn. Maar omdat de regering dit niet heeft gedaan, roepen allerlei nieuwbakken PvdA-wethouders nu de gekste dingen!

De Kamer is bedolven onder papier en cijfers, maar waar is de visie? Dit is geen werkwijze die de VVD na de hele TCI-procedure zou hebben verwacht. Wij hebben indertijd gezegd – wij formuleerden het misschien wel het scherpst – dat uit het rapport van de commissie-Duivesteijn is gebleken dat de rijksoverheid niet meer in staat is, grote projecten beheersbaar uit te voeren. Dit was een hard oordeel. En warempel, de regering laat zien dat het inderdaad zo is! Wij vinden het ook een wat angstig besluit, want cijfers, regels en bureaucratie overheersen, maar waar is de visie, waar is de politieke durf van de regering? Dit betekent het einde van de infrastructuur in Nederland, en daar zijn wij heel erg tegen. Het zou misschien aardig zijn om het Critical review team en zijn werkwijze los te laten op de A2-tunnel in Maastricht, op de doortrekking van de A6 en op de Tweede Maasvlakte. Ik voorspel u dat er dan niets meer gebeurt en dat is bijzonder ongewenst.

De koerswijziging bij de begrotingsmethodiek is ook heel opvallend. Bij de Betuweroute werden alle risico's op nul gesteld en alle kansen werden gemaximaliseerd. Bij de Zuiderzeelijn worden alle risico's gemaximaliseerd en alle kansen worden op nul gesteld. Dat is precies het omgekeerde en dat kan toch niet waar zijn. De regering moet zorgen voor beheersbaarheid en uitvoerbaarheid. Taakstellend moeten wij toch een keer een politiek besluit kunnen nemen om in dit land iets te realiseren.

Het gaat om de economie; dat weten wij allemaal. Bij interruptie heb ik zo-even echter al gezegd dat wij van mening zijn dat infrastructuur en transitie niet met elkaar moeten worden verward. Het moet allebei gebeuren: er moet een goede bereikbaarheid zijn – dat is voor de economie een wezensvoorwaarde – en daarnaast moet voor Noord-Nederland het transitiepakket goed worden ingevuld. Wij beperken ons daarom nu vooral tot het onderdeel Verkeer en Waterstaat en VROM.

Wat betreft de hoofdvarianten hebben wij ons al eerder negatief uitgelaten over de magneettrein en deze

Hofstra

is nu weg. De superbus is heel leuk, maar deze is onzeker en wel zo onzeker dat wij het terecht vinden dat hij nu buiten beschouwing blijft. Wij hebben er dan nog twee over, te weten de hsl of, beter gezegd, het kleinere broertje in de vorm van de hst die wat minder snel gaat, en de Hanzelijn-plus-plus. Die Hanzelijn is er natuurlijk ook nog en het is zelfs nog erger: als er verder niets gebeurt, wordt de Hanzelijn aangelegd, want dat is al besloten. Wat ons bijzonder treft, is dat het kabinet zegt dat die twee varianten beide evenmin kunnen. Daarvan zijn wij niet overtuigd of nog niet overtuigd. Wij halen dat niet duidelijk uit alle rapporten die er liggen. Vandaar dat wij het idee steunen waar collega Van Hijum al mee kwam: maak ten aanzien van de hst nu eens een goede, beleidsrelevante afweging.

Wij hoeven geen nieuw ingewikkeld rapport, want wij hebben al papier genoeg. Wel zouden wij een beleidsrelevante analyse van de hst moeten hebben, alsmede van de Hanzelijn-plus, waarvan je allerlei variaties kunt hebben. Immers, ook hier heeft de regering alles gemaximaliseerd. Als het gaat om de Hanzelijn-plus-plus, wordt gezegd dat er van Zwolle naar Groningen een nieuwe spoorlijn moet worden gebouwd. Waarom? ProRail heeft budgetten voor groot onderhoud en als de sporen twintig centimeter verder uit elkaar moeten, dan kan dat toch gebeuren? Het hoeft niet allemaal in één dag. Graag zouden wij wat dat betreft een meer beleidsrelevante uitwerking verkrijgen, maar wel op korte termijn. Ik heb al gezegd dat dit in september of oktober het geval zou moeten zijn. Dan moeten dit kabinet en deze Kamer ook een besluit durven nemen, hoe dat besluit ook uitvalt op grond van alle gegevens. Het is mijn opvatting dat dan de planprocedure zoals wij die kennen, moet worden gestart voor wat er als pakket overblijft.

Een belangrijk aspect dat ik nog even wil benadrukken, is dat in beide varianten een aantal van de snelle treinen die in de toekomst gaan rijden tussen Breda en Amsterdam en naar en van Brussel en Parijs, kunnen worden doorgetrokken naar het Noorden van het land. Daar hoor ik niets over en daar lees ik ook in de stukken niets over. Graag verkrijg ik daarop een reactie, ook in verband met de concessies.

Over de Noordvleugel had twintig jaar geleden al moeten worden besloten. Wij zijn daar veel te laat mee. Daar is een geweldig probleem met de wegcapaciteit en ook met het openbaar vervoer. De VVD-fractie is ervan overtuigd dat wij daar zelfs met een hst niet klaar zijn. Er moet een extra ov-verbinding via het IJmeer bij en ook zal er een regionale wegverbinding bij moeten komen. Daar is veel geld voor nodig, meer geld dan nu überhaupt beschikbaar is bij dit project. Dat geld is er echter, ook in het FES, en het gaat niet aan om dit geld te vinden door het aan het Noorden te onthouden.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het was mij uit het hart gegrepen dat u zei dat het extra geld voor het ov in de Noordvleugel in het FES zit. Bedoelt u daarmee dat dat geld eventueel kan worden weggehaald bij de 20 mld. die is gereserveerd voor nieuw asfalt? Dat geld is er immers al.

De heer **Hofstra** (VVD): U moet geen vraag stellen waarop u het antwoord al weet! Ik heb niet voor niets gezegd dat de wegcapaciteit in de Noordvleugel een nog groter probleem is dan het openbaar vervoer. Openbaar

vervoer wordt buitengewoon intensief gebruikt, dus wij moeten geen verschuiving toepassen van weg naar openbaar vervoer. Via de Nota Mobiliteit is 80 mld. beschikbaar voor die periode, en verder is er nog het FES. Dat geld komt er echt wel. Daarvoor is veel meer geld nodig dan 2,7 mld. Vandaar dat ik zeg: ga dat geld daar niet ineens weghalen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Een extra claim voor geld voor het ov in die regio heeft de steun van de VVD?

De heer **Hofstra** (VVD): Wij willen op korte termijn over de Noordvleugel in zijn totaliteit spreken. Dan zou ik liever integraal over openbaar vervoer en weg willen spreken. Er zal dus extra budget moeten komen, maar voor beide samen, en hoe de verdeling wordt, zien wij dan wel weer.

De **voorzitter**: Wij zullen zo tien minuten schorsen, waarna de minister van Verkeer en Waterstaat het eerste deel van haar beantwoording doet. Dan zijn wij ongeveer toe aan de dinerpauze, wat het kabinet de ruimte geeft voor overleg. Daarna gaan wij verder met de beantwoording in eerste termijn.

De vergadering wordt van 17.46 uur tot 17.56 uur geschorst.

□

Minister **Peijs**: Voorzitter. Ongeveer een jaar geleden hebben wij een debat gevoerd over de aanbevelingen van de TCI die beter bekend staat als de commissie-Duivesteijn. Dat debat is uitgemond in een discussie over de Zuiderzeelijn. De genoemde commissie was namelijk van mening dat de Zuiderzeelijn het eerste project was waarop haar aanbevelingen van toepassing zouden kunnen zijn. Naar mijn idee was het een goede gedachte om de Zuiderzeelijn, het eerste grote project in de post-Duivesteijnperiode, kritisch onder de loep te nemen. In dat debat hebben wij uitgebreid stilgestaan bij de vraag of wij verder moesten met dat project en zo ja, op welke wijze. Veel mogelijkheden hebben wij de revue laten passeren, waaronder stoppen met de Zuiderzeelijn en de Hanzelijn-plus-plus. Met de Kamer hebben wij ook geconcludeerd dat een zorgvuldige besluitvorming belangrijk is. Wij waren het erover eens dat het gezien de voorgeschiedenis van de Zuiderzeelijn niet mogelijk was om dat plan op een achternamiddag in de prullenbak te gooien.

Aan het eind van het debat kreeg het kabinet de opdracht om het nut en de noodzaak van de Zuiderzeelijn zorgvuldig en op een zakelijke manier op een rijtje te zetten. In het algemeen overleg dat daarop volgde, heeft de heer Hofstra gezegd dat het van belang was om snel en praktisch te handelen. Er lag immers al veel in de kast. Vervolgens heeft het kabinet een plan van aanpak naar de Kamer gestuurd, namelijk dat van de structuurvisie, en daarmee is zij akkoord gegaan. Zij heeft ook ingestemd met het ter visie leggen van de structuurvisie. Bovendien zijn wij daartoe wettelijk verplicht.

Mevrouw Dijkema heeft opgemerkt dat ik ervoor heb gekozen om de TCI erbij te halen. Dat is niet juist. Wij hebben een zorgvuldige besluitvorming nagestreefd en die keuze hebben wij gezamenlijk gemaakt. Ik was juist degene die heeft geprobeerd om ook met de Zuiderzee-

Peijs

lijn op een zorgvuldige manier om te gaan. De opdracht aan het kabinet was, zoals ik al heb gezegd, het nut en de noodzaak van de Zuiderzeelijn nogmaals zorgvuldig en op een zakelijke manier op een rijtje te zetten. Dat was dan ook de inzet en wij hebben geprobeerd om de emoties even buiten beschouwing te laten en zakelijk te werk te gaan. Ik heb indertijd toegezegd dat ik op 1 april de structuurvisie en het standpunt van de regering aan de Kamer zou toesturen. De heer Hofstra heeft toen nog opgemerkt dat het niet als een grap bedoeld mocht zijn. Het moest echt gebeuren. Ik moet toegeven dat 1 april een gevaarlijke datum is en dat het twee weken later is geworden. Dat lijkt mij overigens niet vreemd, want er was veel werk te doen.

Ik hecht eraan om voor de duidelijkheid nog eens de aanloop naar het project te schetsen. De Zuiderzeelijn was niet een project waarbij er over één nacht ijs werd gegaan. Aan dat project zijn veel algemeen overleggen, toezeggingen, moties en emoties vooraf gegaan. Er was sprake van besluitvorming en alles wat de politiek interessant kan maken, heeft aan het project ten grondslag gelegen. Ook de geschiedenis vormt een belangrijke overweging bij het voorgenomen besluit van het kabinet. Minister Dekker zal vervolgens ingaan op de ruimtelijke context en de visie die ten grondslag heeft gelegen aan de structuurvisie. Dan zal ik na de pauze ingaan op het onderzoek naar de alternatieven en de conclusies die het kabinet daaruit meende te moeten trekken. De staatssecretaris van Economische Zaken zal vervolgens ingaan op de economische visie op Noord-Nederland en het zogenoemde transitiealternatief. Tot slot zal de minister van Financiën de financiële kant van het project belichten. Zoals men ziet, is het echt een kabinetssaangelegenheid. Het halve kabinet zit hier.

Hoe zat het ook alweer? Eerst was er het Langmanakkoord. Daarna zijn er allerlei toezeggingen gedaan in verkiezingszaaltjes. Ik neem afstand van het beeld dat het kabinet het Langmanakkoord niet is nagekomen, waardoor wantrouwen werd gewekt in de regio. Het Langmanakkoord is wel nagekomen, tot op de laatste cent. Zelfs meer. Zowel het ministerie van Economische Zaken als mijn ministerie heeft meer gedaan dan in het Langmanakkoord stond. Vervolgens maakte het geld dat gereserveerd is door het kabinet in 2001 geen deel uit van de Langmangelden. Dat waren gelden van mijn begroting voor infrastructuur. De reden dat ik op mijn begroting tussen 2010 en 2014 zo weinig geld heb, is gelegen in het feit dat uit mijn begroting geld voor de Zuiderzeelijn is gevoteerd.

De heer **Hofstra** (VVD): De minister had het over toezeggingen die zijn gedaan in verkiezingszaaltjes. Om de geschiedenis volledig te krijgen, wijs ik erop dat er achtereenvolgend drie kabinetten zijn geweest die dat hebben opgenomen in regeerakkoorden. Is zij het daarmee eens?

Minister **Peijs**: Ja, er waren drie kabinetten. En... ook in verkiezingszaaltjes. Dat begon in het kabinet met de heer Kok aan het hoofd, met de VVD en D66 erbij en het CDA in de oppositie.

Voorzitter. Ik ga vervolgens in op de 2,73 mld. Dat bedrag is gevoteerd door het kabinet als een maximum. Het kabinet heeft gezegd, zoals valt na te lezen, dat het met dit geld moest gebeuren. Dat geld was bestemd voor exploitatie en voor aanleg van de lijn. Het Noorden

zou daar uit eigen zak een behoorlijk bedrag bijleggen. Vervolgens zou er een prijsvraag worden gehouden om te kijken of deze lijn een haalbare kaart was. De rest van het geld – want iedereen wist dat er nog meer geld nodig was om de plannen te realiseren – zou moeten komen uit de markt. Uit die marktbenadering zou blijken of het een levensvatbaar project was. Die marktbenadering is er nooit gekomen vanwege het feit dat wij allen in blijde verwachting waren van wat de TCI zou bieden. Mevrouw Dijkstra had een motie ingediend waarin stond dat gewacht moest worden met de prijsvraag tot de uitspraak van de TCI bekend was. Dus de haalbaarheid van de Zuiderzeelijn is nooit aangetoond in de markt. Dat is dus het begin van de Zuiderzeelijn, dat toch misschien iets anders is dan alleen maar een toezegging.

Toen het geld voor de desbetreffende begroting werd gevoteerd, heeft mevrouw Netelenbos namens het kabinet in de Kamer heel duidelijk gezegd dat deze lijn twee uiteinden moest hebben. De lijn moest niet alleen naar het Noorden gaan, maar beginnen bij Schiphol en iets te maken hebben met de Noordvleugel. De heer Hofstra zegt dat wij al veel eerder hadden moeten voteren voor de Noordvleugel, maar waarom heeft de heer Hofstra dat in die acht jaren dat hij in de Kamer zat, dan nooit gedaan? Het ging uitstekend in Nederland. De economische situatie was buitengewoon gunstig. Als wij dat te laat gedaan hebben, dan vraag ik mij af waarom het niet eerder is gebeurd.

De heer **Hofstra** (VVD): Als je lang in de Kamer zit, krijg je natuurlijk dit soort verwijten. In 1996 mocht ik voor het eerst de begroting van Verkeer en Waterstaat doen. Tegen de toenmalige minister zei ik dat zij de knoop in de Noordvleugel moest doorhakken. Als het goede mens had geweten welke functie zij later in deze regio nog zou krijgen, had zij het wel gedaan, maar het toenmalige kabinet heeft dat niet gedaan. Dan moet de minister mij niet als Kamerlid verwijten dat ik er niet voor heb gezorgd. Wij controleren de regering; zij moet het beleid voeren.

Minister **Peijs**: Dat heb ik dus gedaan. Ik ben er altijd voor geweest dat die lijn een begin en een eind zou houden. De Kamer heeft nooit geprotesteerd tegen dat begin. De lijn had een begin en een eind, zoals aangegeven door het toenmalige kabinet. Mevrouw Dijkstra was toen ook in de Kamer aanwezig, niet als schuldige, maar zij zat daar. Ik vraag aan haar waarom de Kamer toen nooit heeft gezegd dat die lijn alleen maar naar het Noorden moest.

Mevrouw **Dijkstra** (PvdA): Dit is een openbare uitlokking. Wat vraagt de minister nou eigenlijk aan de Kamer? Wat wil zij met deze inbreng bereiken?

Minister **Peijs**: Ik kijk naar de historie en ik probeer de Kamer te vertellen dat deze lijn altijd al een begin en een eind heeft gehad. Die lijn was altijd een onderdeel voor Almere en voor het Noorden.

Mevrouw **Dijkstra** (PvdA): Ik zou niet weten waarom ik de minister op dat punt moet tegenspreken. Ik ken heel veel andere punten waarop ik dat misschien nog wel ga doen, maar op dit punt niet.

Minister **Peijs**: Dat vind ik heel fijn. Ik denk dat de Kamer

Peijs

het er ook mee eens is dat het bedrag dat daarvoor gevoteerd was, eindig was.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik wil voor de orde opmerken dat D66 in 1996 als enige, samen met een andere niet meer in de Kamer zijnde partij, tegen de motie-Wallage heeft gestemd. Wij zagen ook dat dit niet zo'n goede besteding daarvoor was.

Minister **Peijs**: Voorzitter. Dan ga ik verder met de periode 2002-2004. De samenwerkingsovereenkomsten met het Noorden en de Noordvleugel zijn nooit definitief geworden. Ik moet eerlijk zeggen dat de Noordvleugel daar in het begin niet bij betrokken was en dat Almere dwarslag. Toen waren het kabinet-Kok II en het kabinet-Balkenende I demissionair. Vervolgens liet Friesland op zich wachten en uiteindelijk was er de motie van mevrouw Dijkma waarin werd uitgesproken dat de regering niets mocht doen wat onomkeerbaar was. In 2004 kwam de Nota Ruimte. Het kabinetsbesluit over de Zuiderzeelijn is bevestigd door de problematiek met de Noordvleugel. De doelen van de Noordvleugel zijn toen nog explicieter vastgesteld dan zij al waren. Minister Dekker en ik zijn toen voortvarend de voorbereidingen gestart voor de prijsvraag. In de zomer van 2004 konden wij niet verder met de prijsvraag, omdat de meerderheid van de Kamer vond dat de voortgang van de Zuiderzeelijn afhankelijk was van de uitkomst van de TCI.

In december 2004 verschijnt het rapport van de TCI. Daarin staat: het is niet verantwoord om nu te besluiten voor de Zuiderzeelijn omdat er te veel vragen zijn over nut en noodzaak en er onvoldoende zicht is op de ruimtelijk-economische meerwaarde.

De heer **Van Hijum** (CDA): Zegt de minister nu dat de Kamer destijds, toen de Nota Ruimte werd vastgesteld, alleen vanwege de Noordvleugelproblematiek heeft ingestemd met het opnemen van de Zuiderzeelijn daarin?

Minister **Peijs**: Nee.

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik zal hier nog een vraag aan toevoegen. Wellicht kan minister Dekker hier dadelijk ook op ingaan. Een onderdeel van de Nota Ruimte en van de Nota Mobiliteit is toch juist ook het versterken van de corridors A6, A7 en A28 naar het stedelijke netwerk Groningen/Assen? Zo'n beslissing om de infrastructuur in dat gebied te versterken, zou daar toch prima inpassen?

Minister **Peijs**: Ja. De oorspronkelijke tekst ten aanzien van de Zuiderzeelijn in de Nota Ruimte is op verzoek van de Kamer afgezwakt.

De heer **Hermans** (LPF): Voorzitter. Het beeld dat de minister hier neerzet van de geschiedenis klopt ten dele. Het is de geschiedenis in vogelvlucht. Ik kan me herinneren dat mevrouw Netelenbos aan de Kamer heeft geschreven dat het ging om een inspanningsverplichting en geen resultaatsverplichting. Volgens mij vergeet de minister één belangrijk punt: het rapport van het CPB uit 2004 dat nooit naar de Kamer is gestuurd. Dat was namelijk het breekpunt voor de Kamer. Daarin stond dat alle varianten van de Zuiderzeelijn zware negatieve maatschappelijke baten hadden. Dat rapport was niet

door de minister naar de Kamer gestuurd. Dat is toch ook belangrijk om te vermelden.

Minister **Peijs**: Als ik mij goed herinner, is destijds wel de inhoud van de nota vermeld, maar is de nota zelf inderdaad niet naar de Kamer gestuurd. Wij zijn in ieder geval na het TCI-debat druk bezig geweest met het opstellen van de structuurvisie. Ik denk dat ik wel mag zeggen dat wij dat in een heel zorgvuldig proces hebben gedaan. Het is vastgelegd in een plan van aanpak en daar heeft de Kamer expliciet mee ingestemd. Sommigen hebben zelfs het compliment gegeven dat het bijna honderd procent TCI-proof was. Ik wil de heer Hermans ook bedanken voor zijn complimenten over de structuurvisie. De regio heeft overigens ook expliciet ingestemd met het plan van aanpak om het nut en de noodzaak te actualiseren. Voor de regio was het dus heel duidelijk: opnieuw kijken, serieus kijken naar het nut en de noodzaak.

Na alle toezeggingen die er door het kabinet zijn gedaan, is er naar mijn gevoel in 2004 door de Kamer een totaal nieuwe situatie geschapen. Wij moeten van daaraf kijken naar de situatie met de Zuiderzeelijn. Op dat moment is gestart met een nieuwe aanpak en is een nieuwe nut-en-noodzaakdiscussie begonnen. Die hebben wij heel serieus genomen en uitgevoerd. Het TCI-debat was echt het nieuwe vertrekpunt. Daar heeft iedereen expliciet mee ingestemd.

Voorzitter. De minister van Ruimtelijke Ordening zal inhoudelijk ingaan op de structuurvisie.

De heer **Slob** (ChristenUnie): U zegt dat er in 2004 een nieuwe situatie is geschapen naar aanleiding van de keuze voor een structuurvisie. Dat heb ik hier ook niemand horen ontkennen. U brengt het op een manier alsof u wilt zeggen: het is goed dat jullie dat nog even weten. Maar dat is hier toch door niemand ontkend? Wij hebben met elkaar wel een discussie over de uitkomsten van de structuurvisie zoals die er nu liggen en een aantal leemtes die in ieder geval nogal verschillend worden ervaren door de partijen. Maar daarover zijn wij gewoon met elkaar in debat. Dat gegeven wordt toch niet ontkend?

Minister **Peijs**: Ik denk dat het vaststellen van die nieuwe situatie belangrijk is als je gaat praten over het verdere verloop van het overleg. Met wie moet je gaan praten over eventuele pakketten die je naast een snelle verbinding kunt zetten? Gezien de hele geschiedenis en het nieuwe vertrekpunt dat in 2004 is gekozen, kun je niet volstaan met alleen maar een gesprek met het Noorden over andere mogelijkheden en andere pakketten. Je moet daar ook over praten met de Noordvleugel.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Maar door de meeste woordvoerders is ook niet ontkend dat wij oog moeten hebben voor die problematiek en dat wij die moeten oppakken. Sterker nog, sommige partijen, zelfs regeringspartijen, hebben nu al aangegeven dat daar eventueel extra geld voor beschikbaar moet worden gesteld. Ik vind dat een redelijk opzienbarende uitspraak. Maar dat is prima, want daar kunt u misschien straks ook nog wat mee als wij problemen hebben met de financiën.

Peijs

Minister **Peijs**: Ik stel vast dat er destijds gezegd is dat het 2,73 mld. is, en geen cent meer.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Nu ontlokt u mij toch een vraag. Zegt u hiermee dat wij toen als Kamer hebben besloten dat er voor de ov-problemen in de Noordvleugel niet meer dan een naar verhouding toe te kennen bedrag van de 2,73 mld. voor ov beschikbaar zal zijn?

Minister **Peijs**: Nee, dat heb ik niet gezegd. Ik heb gezegd dat wij ook vorig jaar hebben gezegd dat de Zuiderzeelijn te allen tijde ook moet zorgen voor ontsluiting van Almere. Wij hebben ons er vorig jaar niet over uitgelaten of het meer zou moeten zijn, want daar ging het niet over.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het betreft het hele traject Schiphol-Noord-Nederland hebben wij gezegd. Een deel van dat geld zal in dat traject naar beneden vallen, om het zo maar te zeggen. U zegt terecht dat nog nader moet blijken of dat voldoende zal zijn.

Minister **Peijs**: Precies.

□

Minister **Dekker**: Voorzitter. Zoals collega Peijs reeds aangaf, is de structuurvisie opgesteld volgens de aanbevelingen van de TCI; aanbevelingen die door kabinet en Kamer zijn onderschreven. De structuurvisie is een planfiguur uit de nieuwe Wet op de Ruimtelijke Ordening, die inmiddels door uw Kamer is vastgesteld. Dat betekent dat het een nota is met een sterke ruimtelijke component en geen geïsoleerde studie op een vervoersproject, maar een integrale aanpak waarbij is gekeken naar het gehele relevante gebied met de Nota Ruimte als beleidskader.

In de Nota Ruimte is de Zuiderzeelijn gepositioneerd als een project ter verbetering van de bereikbaarheid van het Noorden en van de Noordvleugel, met voor het Noorden de achterliggende doelstelling: verbetering van de regionale economische structuur. Binnen de Noordvleugel gaat het vooral om de as Schiphol-Almere en de bereikbaarheid van Almere in het licht van de grote ruimtelijke opgave waarvoor deze gemeente staat. Ook is in de Nota Ruimte duidelijk aangegeven dat de Structuurvisie Zuiderzeelijn uitsluitend moet geven over nut en noodzaak van de Zuiderzeelijn. Is een snelle ov-verbinding inderdaad het geschikte instrument om deze ambities te realiseren?

In het kader van de structuurvisie is conform de afgesproken werkwijze allereerst een diepgaande analyse uitgevoerd. Deze heeft uitgewezen dat de bereikbaarheid voor het Noorden een minder overheersend probleem is dan wel eens is gedacht. De ruimtelijk-economische structuur als zodanig, de sectorale opbouw, het gebrek aan massa en de relatief lage ruimtelijke dichtheden spelen een veel grotere rol. Pas daarna komt de bereikbaarheid. Om die reden is besloten om naast de Zuiderzeelijnvariant ook andere, regiospecifieke, oplossingen in de beschouwing mee te nemen. Maatregelen dus, gericht op transitie naar kennis-economie en bereikbaarheidsmaatregelen binnen het Noorden zelf.

De TCI heeft destijds benadrukt dat de meerwaarde van grote projecten afhangt van de samenhang met andere projecten en ontwikkelingen in het betreffende gebied. Het advies was, deze samenhang zichtbaar te maken in een integraal ruimtelijk ontwerp. In de Structuurvisie Zuiderzeelijn is dit op een zeer grondige wijze aangepakt. Omdat wij verschillende projectalternatieven moesten onderzoeken en bovendien, zoals gezegd, het Noorden én de Noordvleugel verschillende opgaven kennen, zijn tal van mogelijke combinaties in beeld gebracht.

Op basis van de Nota Ruimte en de uitkomsten van die probleemanalyse zijn vier ruimtelijkeontwikkelingsstrategieën onderscheiden: accent op de ontwikkeling van de A6/A7-corridor, accent op de ontwikkeling van de A28-corridor, verbetering van de interne bereikbaarheid in de Noordvleugel en het Noorden én transitie van de regionale economie in het Noorden. Die strategieën geven een beeld van mogelijke ontwikkelingsrichtingen. Elk Zuiderzeelijnalternatief is gecombineerd met de meest plausibele ruimtelijkeontwikkelingsstrategie. Ter ondersteuning én als inspiratiebron is in samenspraak met de regio gebruikgemaakt van de gebiedsvisies die daarop van toepassing zijn. In deze visies komt onder meer dat internationaal-ruimtelijke perspectief aan de orde.

Mevrouw **Gerken** (SP): Voorzitter. Het verhaal van de minister beluisterend, bekruipt mij het gevoel dat er wel heel erg is gekeken naar de economische meerwaarde van een dergelijke verbinding, bijna met de al eerder door de staatssecretaris gebruikte blik: backing the winners. Dus waar al veel economische activiteit is, moeten we inzetten op een goede en sterke verbinding en waar die wat minder is, moeten we misschien andere dingen doen. Waarom is niet gekeken naar de pure meerwaarde van ov-verbindingen, die ook maatschappelijk is? Waarom is niet de vraag gesteld die de heer Duyvendak zo fraai verwoordde: hoe kunnen we de ov-verbindingen naar het Noorden zo verbeteren, dat er voor meer partijen meerwaarde ontstaat?

Minister **Dekker**: Ook bij de beoordeling van de structuurvisie kijken we natuurlijk altijd eerst naar de milieueffecten, zoals de heer Duyvendak vroeg, en ten tweede naar de leefbaarheid. Die elementen worden uiteraard meegenomen in de weging, zoals dat ook bij andere ontwikkelingsstrategieën gebeurt. We kijken dus zeker niet uitsluitend naar de economische perspectieven. Die hebben we wel in kaart gebracht, omdat dit de opdracht is in het kader van de TCI-proof methode.

Mevrouw **Gerken** (SP): Ik waag dat te betwijfelen, want in deze structuurvisie staat nagenoeg niets over de mogelijkheid van modal shift, dus wat van de weg in de trein gaat. In uw betoog hoor ik niets anders dan het economische argument, in de betogen van de Kamerleden staan ook alleen maar economische nut en noodzaak voorop. Het ligt volgens mij dus echt iets anders.

Minister **Dekker**: Laat ik dan verwijzen naar de conclusies in het rapport, waarin wel degelijk een aantal van de effecten worden beschreven die ik noemde.

De heer **Van Hijum** (CDA): Voorzitter. Minister Dekker had het over de vier strategieën die in de structuurvisie

Dekker

zijn uitgewerkt. Die hebben wij natuurlijk ook gezien, maar eerlijk gezegd bekruipt mij nu juist het gevoel dat de koppeling van die strategieën aan de bereikbaarheids- en transitiealternatieven niet het sterkste onderdeel van de structuurvisie is. Kan de minister nog eens uitleggen hoe haar afwegingen hebben geleid tot haar keuze voor een van de vier ontwikkelingsstrategieën? Alles heeft uiteindelijk natuurlijk te maken met een visie op de ruimtelijke ontwikkeling van dit land. Net sprak ik al over de A6-A7-corridor. Kennelijk moeten we tot de conclusie komen dat het helemaal niet de moeite waard is om die te versterken, althans niet via een spoorlijn. Ik hoor daar graag wat meer over.

Minister **Dekker**: Natuurlijk kijken we ook naar de vraagstukken in het Noorden en in de Noordvleugel. We gaan uit van het ruimtelijk-economisch perspectief, de aanwezige kwaliteiten en krachten in de verschillende regio's, zoals dat ook staat in de Nota Ruimte. Daarin zijn verschillen tussen het Noorden en de Noordvleugel. Daar is niets mis mee, het is in mijn opvatting juist een kracht; het gaat immers om de signatuur van bepaalde gebieden. Als daaraan de ontwikkelingsmogelijkheden voor de ov-verbinding worden toegevoegd, moet je een en ander specificeren. Dat hebben we gedaan. We hebben niet de variant met de modal shift toegepast, maar we hebben gerekend met een aantal elementen. Het totaal van afwegingen staat keurig in de conclusies en het schema.

De heer **Van Hijum** (CDA): We hebben het over een gebied dat in de Nota Ruimte een belangrijke status heeft gekregen: het gebied Groningen-Assen, stedelijk netwerk, economisch kerngebied; allemaal terminologie, het betekent dat we dit belangrijke gebieden vinden die we verder moeten ontwikkelen. Dat geldt ook voor de A7-zone van Joure tot aan Drachten, ook een belangrijk economisch groeigebied waar de werkgelegenheidsontwikkeling beter is dan het landelijk gemiddelde en waar de ontwikkeling van de infrastructuur langs die as veel baat zal brengen. Dat bedoel ik nu: hoe koppel je de ruimtelijke visie op een gebied dat je tot ontwikkeling wilt brengen, aan het besluit om infrastructuur al dan niet aan te leggen?

Minister **Dekker**: Even voor alle helderheid: wij hebben het nu niet over de totale mogelijkheden van de infrastructuur, wij beperken ons tot de Zuiderzeelijn met een aantal varianten daarnaast. Natuurlijk doen we wat de Kamer heeft gevraagd. Het stedelijk netwerk Groningen-Assen staat niet voor niets in de Nota Ruimte als een van de zes stedelijke netwerken die van belang zijn voor onze economische concurrentiepositie. Dat blijf ik van harte ondersteunen. VROM investeert hierin.

De vraag van de Kamer was echter om te onderbouwen wat er staat in de Nota Ruimte, en met name om na te gaan of de Zuiderzeelijn een toegevoegde waarde heeft voor de economische positie van het Noorden. Daar hebben wij een methode voor, dat hebben wij gedaan en wij komen daarbij tot een conclusie. Dat is de volgorde der dingen. Die zaken moeten wij nu niet helemaal verbreden; wij kunnen een heel bijzondere discussie houden als het gaat over de totale ruimtelijk-economische ontwikkeling. De vragen zijn echter: biedt de Zuiderzeelijn en zijn varianten een meerwaarde voor de economische positie van het Noorden en hoe kunnen

wij het probleem van de Noordvleugel daarbij ook oplossen?

De Nota Ruimte heeft bij dit alles steeds als vaststaand beleidskader gediend. De versterking van de ruimtelijk-economische positie van het Noorden, het nationale stedelijk netwerk Groningen-Assen, de twee ontwikkelingsassen A6/A7 en A28 en de internationale dimensie zijn vaste elementen in alle visies, strategieën en ontwerpen geweest, uiteraard met wisselende accenten om telkens tot een optimaal ontwerp te kunnen komen. Behalve aan specifieke doelstellingen van de Zuiderzeelijn zelf zijn de alternatieven uiteraard getoetst aan de algemene doelstellingen van het beleid in de Nota Ruimte. Dat is verantwoord in het onderdeel "Ruimtelijke effectbeschrijving". De uitkomst is dat de ruimtelijke structurerende effecten van een Zuiderzeelijn weliswaar positief, maar toch beperkt zijn. Uiteraard ontstaan er in de omgeving van de bestaande stations en bij nieuwe stations wel nieuwe kansen voor ruimtelijke ontwikkeling. Ook kunnen bestaande initiatieven een positieve stimulans ondervinden, maar al met al is het niet duidelijk aantoonbaar dat door de komst van een nieuwe ov-verbinding er veel nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen tot stand zouden worden gebracht die zonder de ov-verbinding er niet zouden komen. Voor de Noordvleugel is uiteraard dezelfde aanpak gevolgd: gelijke monniken, gelijke kappen.

De heer **Van der Ham** (D66): Er is één element dat steeds naar voren komt en waar heel veel heil van wordt verwacht, namelijk een internationale dimensie. Als de lijn zou worden doorgetrokken naar Duitsland of Scandinavië, zou er wel een ruimtelijk element een rol gaan spelen, dat heel grote economische voordelen zou kunnen opleveren. Is dat zo en is dat onderzocht? Is er verder überhaupt animo aan de andere kant van de grens voor zo'n lijn?

Minister **Dekker**: De minister van Verkeer en Waterstaat kan daar beter antwoord op geven, want zij kent haar collega's beter. Ik kan u zeggen dat wij dat hebben gezien, maar dat wij geen enkele uitspraak daarover, noch enige initiatief daartoe kennen. Dat is dan wel knap lastig. Alleen op de mooie woorden van de collega's aan de Duitse zijde van de grens kunnen wij niet varen.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik heb gevraagd om daar toch nog eens naar te vragen, juist ook omdat heel vaak door de noordelijke bestuurders wordt gesuggereerd dat daar een potentie zou kunnen zijn. Wellicht moeten wij hen gunnen dit nog eens stevig na te vragen bij de nieuwe regering.

Minister **Dekker**: Ik laat de beantwoording van deze specifieke vraag aan minister Peijs over.

De conclusie is dat in de korte periode die beschikbaar was, een uitputtende integrale en ruimtelijke analyse is uitgevoerd, waarbij het project in zijn brede context is gedaan vanuit meerdere invalshoeken. Dit is geheel gedaan conform de werkwijze die wij naar aanleiding van de TCI hebben afgesproken, en binnen de kaders van de Nota Ruimte. Het kabinet heeft bij de Zuiderzeelijn niet alleen maar gekeken naar de cijfers van de kosten-batenanalyse. Er heeft een grondige en integrale afweging plaatsgevonden, waarbij al deze elementen zijn betrokken. De Kamer heeft zelf terecht op deze grondige

Dekker

aanpak aangedrongen, waarbij nut en noodzaak van het project op een zakelijke wijze worden beoordeeld. Ik constateer dat zelfs door de PvdA-fractie waardering is uitgesproken voor dit proces. Laten wij deze volgorde aanhouden: eerst de nut-en-noodzaakvraag beantwoorden en dan pas de vraag hoe wij nu verder met het budget omgaan.

De vergadering wordt van 18.35 uur tot 19.35 uur geschorst.

Voorzitter: Ten Hoopen



Minister **Peijs**: Voorzitter. Minister Dekker heeft met de ruimtelijke context al een belangrijk deel van de structuurvisie geschetst. Ik ga nog in op een aantal andere punten, zoals de vragen hoe wij nut en noodzaak hebben ingevuld, of er wel ruimte is voor visie, wat de positie is van de kosten-batenanalyse en hoe het zit met de internationale context.

Naar aanleiding van de vragen van de heer Van Hijum ga ik in op de definitie van "nut en noodzaak". Wij hebben daarmee wel geworsteld, ondanks de goede aanbevelingen van de Tijdelijke Commissie Infrastructuur. Wij zijn tot de volgende indeling gekomen. Het gaat hier om de mate waarin de Zuiderzeelijn helpt om de problemen in het Noorden en de Noordvleugel op te lossen. Dan gaat het dus om de noodzaak. Bij de vraag wat wij eraan hebben gaat het vooral om de voordelen die een Zuiderzeelijn heeft voor beide regio's en voor alle belastingbetalers samen. Wat gaat het kosten en wie moet het betalen? Het lijkt mij vanzelfsprekend dat die vraag wordt gesteld bij een zo groot project als de Zuiderzeelijn, dat vooral door gemeenschapsgeld moet worden betaald. Bij de neveneffecten gaat het om de effecten op de omgeving, de natuur, het milieu en de veiligheid, waarop de heer Duyvendak en mevrouw Gerkens hebben gedoeld.

Op al deze punten hebben wij de alternatieven bekeken. Dat staat heel prominent in de structuurvisie, die voortbouwt op rijkswaarsnota's op het gebied van ruimte, landschap, economie en mobiliteit. Vanwege die integrale aanpak zitten hier nu vier bewindsliden. De heren Duyvendak, Hermans en Van der Ham hebben gevraagd naar de reacties van de Noord-Nederlandse bestuurders. Ik kan de emoties van de bestuurders in het Noorden, gezien hun jarenlange inzet, heel goed begrijpen. Het totale structuurvisieproces is heel zorgvuldig geweest. Heel veel partijen zijn daarbij betrokken geweest: marktpartijen, planbureaus, het critical revue team, experts zoals professor Flyvbjerg, adviesraden en maatschappelijke organisaties. In de structuurvisie zijn wij gestart met onderzoek naar de bekende ov-alternatieven en naar de alternatieven die de Kamer heeft voorgesteld, namelijk de Superbus en de Hanzelijn-plus-plus. Het laatste omvat ook de Kolibri, waarbij het eveneens gaat om openbaar vervoer. Op blz. 36 van de structuurvisie staat dat ook een Hanzelijn-plus van 160 km/u is onderzocht. Wij hebben daarover verder niet apart gerapporteerd, omdat dit alternatief nauwelijks verschilt van de Hanzelijn-plus van 200 km/u, ook wat de vereisten voor veiligheid en voorzieningen betreft.

De alternatieven zijn in verschillende subvarianten ook nog aan de orde geweest. Daarbij is heel nadrukkelijk

gelet op optimalisatie, met de vraag of het goedkoper kan en of meer opbrengsten kunnen worden behaald. Dat hebben wij samen met grote marktpartijen gedaan. Daaruit zijn onze hst-alternatieven hst-1 en hst-2 geboren. Wij hebben op een heel andere manier naar de trein gekeken, niet vanuit de vraag of wij een hsl of een intercity willen maar vanuit de vraag waar de trein een grote kostensprong maakt en wat de elementen zijn die een trein duur maken. Daarbij hebben wij gezien dat er na 250 km/u sprake is van een geweldige kostensprong. Daarom hebben wij uitgerekend hoe het zit met een hst, waarvan wij ook weer twee varianten hebben onderzocht. Dat kwam voort uit de wens om heel zorgvuldig naar alle mogelijkheden te kijken. Daartoe behoorden ook de mogelijkheden die een trein zonder de grote kostensprong ons kon bieden.

In reactie op de opmerkingen dienaangaande van de heer Slob merk ik op dat wij het voorstel van de NS voor een goedkopere Hanzelijn-plus heel interessant vinden. Ik moet er wel bij zeggen dat dit vooral het deel betreft dat betrekking heeft op de Noordvleugel. Mevrouw Dijkema heeft dat ook al gezegd. Boven Zwolle bevinden zich ongeveer honderd overwegen in de route. Wanneer je harder gaat rijden, vereist de Spoorwegwet dat alle overwegen ongelijkvloers worden gemaakt. In het voorstel van de NS zijn maar ongeveer vijftientig van deze honderd overwegen meegenomen. De rest hebben zij gelijkvloers gelaten. Dat zijn kosten die wij weliswaar vandaag niet maken, maar die morgen keihard op ons afkomen. Als wij de NoordLink in de markt zouden gaan zetten en de mensen die er wonen zouden zien dat er geen ongelijkvloerse kruising komt, maar het een gelijkvloerse kruising blijft, staan zij morgen bij ons op de deur te kloppen. Niemand wil dat immers. Het gaat om vijftienzeventig overwegen. Dat maakt een groot verschil.

De heer **Hofstra** (VVD): De minister beredeneert nu voor ons hoe de ramingen van de kosten zijn gemaakt. Het is heel prettig om te horen dat de grote marktpartijen hebben meegedacht. Er doet zich echter een heel wonderlijk verschijnsel voor. Een van de marktpartijen heeft mij namelijk gezegd 5,3 mld. te hebben berekend, terwijl in de stukken te lezen staat dat men 8,5 mld. zou hebben berekend. In eerste termijn heb ik al gevraagd of niet alles op elkaar wordt gestapeld, met twee vermenigvuldigd en met 60% verhoogd. Kan de minister het verschil uitleggen?

Minister **Peijs**: Ik weet niet over welke variant en over welke marktpartij de heer Hofstra het heeft. Dat maakt het mij moeilijk om hem te antwoorden.

Ik kan hem in zijn algemeenheid wel zeggen wat wij hebben gedaan. Hij heeft zojuist gezegd dat wij alle risico's zouden maximaliseren en alle baten op nul zouden stellen. Dat is niet waar. Er is sprake van een groot aantal natuurgebieden. Wij zijn uitgegaan van een maatschappelijk aanvaardbare inpassing. De les die wij uit de Betuweroute en de hsl hebben geleerd, is dat wat wij maatschappelijk aanvaardbaar vinden, niet maatschappelijk aanvaardbaar wordt gevonden door de mensen door wiens achtertuin deze treinen gaan. De rekening van hun maatschappelijk aanvaardbare variant zullen zij op tafel leggen bij de overheid of degene die de lijn gaat aanleggen. Wij krijgen dan hetzelfde als destijds bij de Betuweroute dat wij ineens een tunneltje onder

Peijs

een riviertje moeten maken in plaats van de voorziene pragmatische maar netjes ingepaste oplossing.

Ik moet echt ontkennen dat wij alle risico's zouden hebben gemaximaliseerd. Dat hebben wij niet gedaan. Een aantal beslisrisico's is helemaal niet meegenomen. Deze maken geen onderdeel uit van de geraamde kosten. De lijn kan daardoor zomaar 1 mld. duurder worden. Dat wil ik toch nog even gezegd hebben. Dat is de les die wij hebben getrokken uit de Betuweroute. Wij hebben deze beslisrisico's niet in de prijzen meegenomen. Wij hebben de risico's niet gemaximaliseerd. Wij zijn uitgegaan van redelijke inpassingen. De Kamer weet precies wat er met de Betuweroute is gebeurd. Het moet mij van het hart dat ik de rijksoverheid en mijn ministerie geen tweede Betuweroute toewens. Ik meen dat wij dat niet zouden moeten willen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik denk dat niemand dat wil. Daarover zijn wij het eens. Mijn vraag betreft de Hanzelijn-plus. De minister sprak over de NoordLink en de Noordvleugel. Ik veronderstel dat zij later uitgebreider zal ingaan op de Noordvleugel. Wij kunnen er dan nog op terugkomen. Ik wil het nu even hebben over het deel dat vertrekt vanaf Almere of Lelystad. Zij zet naar mijn mening het alternatief van de NS te gemakkelijk weg alsof het alleen een kwestie van overwegen is. Ik wijs erop dat de minister in de structuurvisie zelf schrijft dat de Hanzelijn-plus nu 5 mld. voor het hele traject kost, maar dat dit ook 2,5 mld. kan worden als een aantal voorschriften anders wordt toegepast. Dat is nogal een verschil. Nu snap ik heel goed dat je erover kunt discussiëren of je die voorschriften anders moet willen toepassen. Ik snap echter niet dat de discussie over de Hanzelijn-plus daarmee geëindigd is. Ik doe een appél op de minister, juist om wat zij zelf schrijft, om nog wel onderzoek te doen. Wij hebben een bedrag van 2,73 mld. beschikbaar. Wat kun je daarmee doen als je het anders toedeelt? Levert dat dan in vervoerskundige termen of termen van natuur en milieu op wat wij beogen?

Minister **Peijs**: Een Hanzelijn waarop 160 km/h wordt gereden levert een winst aan reistijd van 25 minuten op, à raison van enkele miljarden. Ik aarzel heel erg.

Het is niet de eerste keer dat wij over overwegen spreken. Tot nu toe heeft de heer Duyvendak altijd gezegd dat recreatieve overwegen niet aangepakt zouden mogen worden. Treinen die 160 km/h of zelfs 200 km/h rijden zouden over 75 gelijkvloerse overwegen gaan. Dat risico wil ik niet nemen. Ik heb ooit van de Kamer de opdracht gekregen het aantal slachtoffers op overwegen terug te brengen. Ik heb daar op een rationele manier naar gekeken. Ik heb gezien of niet een aantal overwegen kan blijven. Ik wil ook met alle plezier bekijken of er recreatieve overwegen bij zijn. De NS kent de Spoorwegwet heel goed. Ik moet zeggen dat 75 gelijkvloerse overwegen voor mij niet aanvaardbaar zijn.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De NS betwist tegenover mij dat dit een correcte weergave van de werkelijkheid is. Ik kan daar niet achter kijken. Misschien moet de minister de Kamer informeren over haar beelden en berekeningen versus die van de NS. Dat zou het begin van een onderzoek kunnen zijn.

Minister **Peijs**: Dat heb ik gedaan. Het verschil is 75 gelijkvloerse of ongelijkvloerse overwegen. Ik heb het nu

even niet over het deel van de Noordvleugel. Dat is natuurlijk ook een fors bedrag. In het traject boven Zwolle gaat het om de overwegen.

Misschien bedoelt de heer Duyvendak dat ik de gewone Hanzelijn moet aanpassen, maar die is al praktisch aanbesteed. De grond wordt gekocht en de aanbesteding loopt. Ik pas niet meer aan, want ik heb de regio beloofd dat de Hanzelijn er op het afgesproken moment is. De regio wil dat pertinent. De opmerking in de structuurvisie die de heer Duyvendak aanhaalt, is gebaseerd op het voorstel van de NS. Wij hebben echter voorschriften. Waarschijnlijk blijven wij ten eeuwigden dage over de overwegen van mening verschillen. Ik kan er niet mee leven om alle overwegen gelijkvloers te maken. Over drie jaar staan dan alle regio's op de stoep, omdat zij iets anders willen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het wordt een beetje welles-nietes. De minister schrijft zelf niet dat het om de overwegen gaat, als zij schrijft dat het ook voor 2,5 mld. zou kunnen. Zij stelt dat er bijvoorbeeld bij snelheden vanaf 160 km/h een andere breedte tussen de sporen wordt aangehouden. Je kunt je daarvan afvragen of het wel nuttig is. In het buitenland wordt die afstand ook niet altijd aangehouden. Kan dat worden aangepast? Dan zijn wij ook veel goedkoper uit. Er spelen meer factoren dan de overwegen waardoor misschien toch voor een aanvaardbaar bedrag tot een interessante versnelling van de reistijd kan worden gekomen. Zeker nu ik de minister alleen maar over overwegen hoor praten, vind ik dat het tijd wordt dat zij het beter gaat uitzoeken. Er is echt veel meer aan de hand.

Minister **Peijs**: Ik zal op schrift nog een keer een precieze vergelijking met de NoordLink maken, met de voorschriften erbij. Ik ben erg voor veiligheid en dat wilde ik zo houden.

Wij zijn er in alle alternatieven wel degelijk van uitgegaan dat de binnenlandse shuttles van de hsl-zuid doorrijden naar Almere en Groningen, over de Zuiderzeelijn. Zij zouden zelfs over de Hanzelijn kunnen rijden. Goederenvervoer is nooit voorzien voor de Zuiderzeelijn. Deze lijn is altijd voor personenvervoer bedoeld geweest, omdat er voldoende alternatieven zijn voor het goederenvervoer tussen het Noorden en de Randstad, via de weg, de Hanzelijn en het water. Vervolgens zijn alle alternatieven in brede zin beoordeeld. Het onderzoek naar de ruimtelijke effecten heeft geleid tot een viertal rapporten en over de effecten op natuur en milieu heeft Holland Railconsult een strategische milieubeoordeling uitgebracht. Een en ander is vervolgens nog gecontroleerd.

Natuurlijk is er ook heel veel aandacht besteed aan kostenramingen en aan de exploitatie. Daarbij zijn wij uitgegaan van onze leerervaringen met de Betuweroute, de hsl-zuid en natuurlijk de TCI. Wij hebben geprobeerd om de risico's die met een groot project zoals de Zuiderzeelijn samenhangen, zo concreet mogelijk in beeld te brengen. Dit is weergegeven als een onzekerheidsmarge bij de kostenramingen. De risico's zijn niet zo maar bij de aanlegkosten opgeteld, want dan zou het project inderdaad kapotgerkend zijn, maar de risico's zijn er wel degelijk. Bij het onderzoek van de TCI is de heer Flyvbjerg er speciaal voor naar de Kamer gekomen; zij heeft zijn woorden destijds zeer ter harte genomen. De Kamer kent de voorbeelden van de hsl en

Peijs

de Betuweroute allemaal nog; de heer Hofstra refereerde hieraan. Uit de analyses blijkt dat er een kans is dat de Zuiderzeelijn nog 40% duurder zal worden dan waarvan wij nu in de structuurvisie uitgaan. Dit beeld wordt bevestigd door prof. Flyvbjerg. Ik wil hier echt lering uit trekken; wij hebben de risico's niet gemaximaliseerd, maar het blijven risico's bij het nemen van beslissingen.

Geen van de alternatieven is kosteneffectief, ook de exploitatie is niet kostendekkend. De kosten van het rijden met treinen over de Zuiderzeelijn zijn hoger dan de opbrengsten van de treinkaartjes. En ik denk niet, om met de heer Duyvendak te spreken, dat het de bedoeling was dat het een bontjassentrein zou worden...

De heer **Van Hijum** (CDA): De minister zegt dat de kosten van het rijden met de treinen hoger zijn dan de opbrengsten van de kaartjes, maar geldt dit niet voor het openbaar vervoer in het algemeen? Met andere woorden, zou zij eens kunnen toelichten hoe zij kosten en baten van openbaar vervoer in het algemeen beoordeelt?

Minister **Peijs**: Ons spoorwegnet ligt er al een poosje, het is zo ongeveer aan het einde van zijn levenscyclus. Sommige trajecten van het net zijn kostendekkend, maar lang niet allemaal. Over het geheel genomen heeft de NS een positief kostenplaatje, maar er zijn al zo'n veertig-duizend reizigers nodig om voor een traject een positief resultaat te kunnen boeken. Wij leggen behalve de hsl niet zo heel veel rails aan voor personenvervoer. Met de hsl bereiken wij zeer grote bevolkingsconcentraties in Noord-Brabant, Antwerpen, Brussel en Parijs, maar als je ziet hoe HSA worstelt om er straks een succes van te kunnen maken, zou je toch niet verwonderd moeten zijn dat het met een hogesnelheidslijn naar het Noorden nog veel moeilijker zal zijn. Ik denk dat ik dit niet op papier hoeft te zetten. Bovendien zou de Zuiderzeelijn 45% van de reizigers van de Hanzelijn overnemen, zodat wij dan straks waarschijnlijk met twee onrendabele lijnen zouden komen te zitten, terwijl de prognose voor de Hanzelijn positief was.

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik zeg ook niet direct dat de afweging per definitie positief zal uitvallen, maar je moet hierbij natuurlijk wel de principiële vraag stellen, langs welke maatlat je het openbaar vervoer in dit land legt. U zegt dat de NS kostendekkend rijdt, maar daar is natuurlijk geen sprake van. De NS heeft een kostendekkende exploitatie, maar wij besteden alleen al aan aanleg, beheer en onderhoud van de benodigde infrastructuur meer dan 1 mld. per jaar. Die kosten worden allemaal weggesubsidieerd. De kostendekkingsgraad van het stads- en streekvervoer is 50%, meer niet. Als wij over andere ov-projecten praten, moeten wij wel met dezelfde maat meten.

Minister **Peijs**: Mag ik die maat dan ook gebruiken voor de Betuweroute en de motie van de Kamer op dat punt? Maar goed, minister Zalm zal straks nog ingaan op de kosten-batenanalyse en onze visie op het openbaar vervoer.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Ik vind dat de minister daar ook zelf antwoord op mag geven. Ik vind dat zij nu erg gemakkelijk verwijst naar de Betuweroute. Ik denk dat de heer Van Hijum hier een principiële goede vraag stelt.

Hoeveel is de minister bereid te investeren in ons openbaar vervoer en wat mag dit kosten?

Minister **Peijs**: Ik denk dat deze heel algemene vraag hier niet aan de orde is. Wij hebben hier een debat over een bepaalde lijn en in 2001 hebben wij samen met de Kamer vastgesteld dat er voor de Zuiderzeelijn een bepaald bedrag werd gegeven, met een inspanningsverplichting om te kijken of dit in de markt een haalbaar project was. Deze lijn is anders dan andere lijnen; het is niet een deel van het kernnet van de NS.

De **voorzitter**: Ik sta mevrouw Gerkena nog eenmaal een interruptie op dit punt toe.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Voorzitter. Ik denk dat wij hier aan de essentie van het debat komen en ik hoop dat u mij toestaat dit even uit te debatteren.

De minister zegt dat deze lijn niet bij het kernnet gaat horen. Het hangt er echter maar van af hoe je hem uitvoert. Voor een magneetweefbaan geldt het niet, maar als je een Hanzelijn-plus-plus of een intercity-verbinding hebt, dan heb je wel degelijk een verlenging van het kernnet. De minister zegt echter steeds dat deze lijn niet uit kan. Zij gooit alles op één hoop en zegt dat het helemaal niet uit kan, welke verbinding er ook komt. Zij zegt dat het niet uit kan vanwege deze berekening. Ik vraag vervolgens aan de minister wat de maatstaf is. Gaan wij dan, zoals de heer Hofstra zegt, helemaal geen infrastructuur meer aanleggen in dit land, omdat het nooit meer uit kan?

Minister **Peijs**: Ik mag mevrouw Gerkena eraan herinneren dat de Hanzelijn wel aangelegd wordt. De Hanzelijn wordt gebouwd en straks hebben wij twee onrendabele lijnen, iets waarover ik niet direct sta te juichen. Mevrouw Gerkena sprak zo-even in dit verband over een intercity, maar het Noorden wil zelf geen intercity. Het verschil in reistijd naar het Noorden tussen een intercity en de Hanzelijn is verwaarloosbaar. Gaan wij daar nu al dat geld aan uitgeven? Als het Noorden de keuze wordt gegeven tussen een intercity en het transitiepakket met een intern bereikbaarheidspakket in het Noorden, dan weet ik wel wat zij kiezen. De Hanzelijn wordt aangelegd.

Mevrouw **Gerkena** (SP): De minister geeft geen antwoord op mijn vraag, want zij haalt er van alles bij over wat het Noorden wil. Ik stel haar de vraag wat het mag kosten. Als de minister zegt dat het een onrendabele lijn wordt, dan richt zij zich puur op de economische kant van nut en noodzaak, terwijl er ook een maatschappelijke kant is en wellicht een maatschappelijk draagvlak. Misschien is het goed om van de minister te horen wat het mag kosten.

Minister **Peijs**: Ik kan op zo'n algemene vraag hier geen antwoord geven. Wij hebben op verzoek van de Kamer onderzocht bij deze lijn of er nut is en of er noodzaak is. Op beide vragen was het antwoord ontkennend. De Hanzelijn ligt er bijna. Daar hebben wij het tracébesluit voor genomen en de aanbesteding loopt. Dat is wel degelijk een prachtig stuk infrastructuur dat ook voor het Noorden wordt aangelegd.

Voorzitter. Ik wees er al op dat een belangrijk deel van de reizigers van Zuiderzeelijn en Hanzelijn wederzijds

Peijs

overstappen, al naar gelang het uitkomt. Ook daar gaan dus de opbrengsten verminderen, maar de exploitatie zal wel ieder jaar terugkomen.

De heer **Duyvendak** vroeg naar de vervoerberekeningen. Het beeld dat hierbij aannemers zijn ingeschakeld die het openbaar vervoer benadelen, klopt niet. De vervoerberekeningen zijn uitgevoerd voor zowel een situatie zonder als een situatie met wegbeprijzing, in het kader van anders betalen voor mobiliteit. Misschien kan de heer **Duyvendak** dit even in hoofdstuk 5 nalezen, bij de gevoeligheidsanalyses. Wat betreft het aantal treinreizigers heeft het geen belangrijk effect; het verschil varieert tussen 5 en 10%.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik heb gezegd dat er een hele serie aannames is gemaakt, die het openbaar vervoer op grote achterstand zetten ten opzichte van de auto. Dat heeft te maken met de olie- en benzineprijs, met rekeningrijden en met de kwaliteit van het openbaar vervoer die er onder dit kabinet niet beter op is geworden in de Randstad, want er wordt niet in geïnvesteerd. Dit alles bij elkaar betekent het op grote achterstand zetten van het openbaar vervoer. De minister heeft het niet laten berekenen met inachtneming van een forse kilometerheffing. Zij heeft een gevoeligheidsanalyse laten doen met behulp van een model dat ervan uitgaat dat er nauwelijks uitwisseling is, maar de berekening zelf is niet gemaakt. Het staat ook in het rapport dat alleen de gevoeligheidsanalyse is gedaan. Een gevoeligheidsanalyse zegt echter heel wat anders – dat zou de minister moeten weten – dan wanneer je uitgaat van een bepaalde input als een forse heffing, gedragseffecten enzovoorts.

Minister **Peijs**: In een gebied met voldoende infrastructuur en bijna geen files, ga ik de mensen niet lastig vallen met een forse infraheffing, omdat u uw trein gedekt wilt hebben. Daar pieker ik niet over! Er komt een normale heffing, en het is daar waarschijnlijk alleen maar op kleine stukjes nodig dat tijd en plaats worden meegenomen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Wij zijn het erover eens dat u het niet hebt gedaan om...

Minister **Peijs**: Wij hebben een normale kilometerheffing meegerekend. Dat mag het Noorden van mij verwachten. Die kilometerheffing komt op alle plekken in Nederland waar geen knelpunten zijn. Zwaarvervuilende auto's zullen misschien wat meer moeten gaan betalen, maar dat heeft niets met ov te maken.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U hebt hem niet meegerekend. Waarom hebt u berekend dat de prijzen van de treinkaartjes 1% netto stijgen, terwijl de concessie dat op dit moment helemaal niet toelaat? Die laat alleen maar een prijsstijging met de inflatie toe, plus een eventuele verhoging van de infraheffing. Maar 1% netto stijging per jaar van het treinkaartje zit nu in het model, terwijl dat niet eens mag!

Minister **Peijs**: Op de totale berekeningen gaat daarvan nauwelijks invloed uit. Ik vind dit echt onzin. Wij kunnen natuurlijk alles blijven doorrekenen, maar op de tekorten die wij hebben maakt dit echt geen aanzienlijk onderdeel uit. Voor iemand die zo'n groot voorstander van

beprijzing is, is dat nu net de manier om het totale draagvlak onder de beprijzing uit te slaan!

De kosten-batenanalyse is één van de instrumenten om een project te beoordelen, en zeker niet het enige instrument. Het geeft wel een goed beeld van de maatschappelijke meerwaarde, die voor één van de vormen van de Zuiderzeelijn niet erg groot is. Als de Zuiderzeelijn wél de problemen zou oplossen, namelijk versterking van de economie van het Noorden en de bereikbaarheid van de Noordvleugel, zou er nog iets tegenover de negatieve uitkomst van de kosten-batenanalyse staan, want dan zouden de baten veel groter zijn, maar dat is niet het geval.

De heer **Hofstra** vroeg zich af, of door de uitkomst van de kosten-batenanalyse nooit meer infrastructuur kan worden uitgevoerd in Nederland. Daarin kan ik hem geruststellen. De uitkomst van deze kosten-batenanalyse zegt niets over andere projecten, in welk deel van Nederland dan ook. Er zijn eerder grote projecten geweest met een positieve kosten-batenanalyse, zoals de Tweede Maasvlakte en de ov-chipcard. Zelfs als je ergens een negatieve kosten-batenanalyse zou hebben, met veel nut en noodzaak aan de andere kant, kan een project nog worden aangelegd.

Alle kritiek op de kosten-batenanalyse wil ik opzij schuiven. Dat kan ik doen, omdat de kosten-batenanalyse volledig is uitgevoerd volgens de richtlijnen die daarvoor zijn, wat het CPB in zijn toets ook heeft geconstateerd. Dat is dezelfde methode als voor andere projecten. Er kunnen pas verwijten worden gemaakt als wij een aparte berekening voor de Zuiderzeelijn zouden gaan hanteren. De Rijksuniversiteit Groningen is een aantal jaren geleden ook al betrokken geweest bij de toen gevoerde economiediscussie hierover. Het CPB concludeerde toen – de TCI herhaalde dat later – dat de berekeningen van de RUG niet betrouwbaar zijn.

De heer **Duyvendak** vroeg naar de effecten op natuur en milieu. Vanzelfsprekend zijn die meegenomen, maar niet alle door hem genoemde punten, want dat ging wel heel erg ver. In de strategische milieubeoordeling zijn alle relevante effecten onderzocht. In de kosten-batenanalyse is dit als een relevant gegeven overgenomen op grond van de berekeningswijzen die daarvoor beschikbaar zijn. Ik ben er geen voorstander van om het economendebat van 2001 over de kosten-batenanalyse over te doen. De uitkomst daarvan is immers bekend. De voorliggende kosten-batenanalyse is op de goede wijze gedaan. Dat blijkt klip en klaar uit de toets van het CPB die ik de Kamer meteen heb toegestuurd.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik heb de minister gevraagd wat de extra kosten zijn voor een astmapatiënt. Dat was geen retorische vraag. Die was bedoeld om de discussie open te breken over de manier waarop een dergelijke analyse moet worden gedaan. Ik ben namelijk van mening dat de woorden "maatschappelijke kosten-batenanalyse" geen recht doen aan de gehanteerde methode. Natuurkosten, waaronder kosten voor landschapdoorsnijding, en milieukosten maken daarvan immers geen onderdeel uit. De minister kan dat wel beweren, maar dat is niet het geval. Ik heb haar gevraagd of zij bereid is om het debat daarover te openen en of zij in ieder geval de bereidheid heeft om een en ander aan het Milieu- en Natuurplanbureau voor te leggen.

Peijs

Minister **Peijs**: Alle resultaten op het punt van de milieueffecten zijn negatief. Ik vind het tendentius om in dit debat te vragen wat de extra kosten zijn voor een astmapatiënt. Die vraag zal ik dan ook niet beantwoorden. Ik zou ook wel eens willen nagaan wat de nadelige gevolgen zijn voor een astmapatiënt van het aanleggen van kostbare infrastructuur waarvan niemand gebruik zal maken. De kosten daarvan zou ik ook wel willen uitrekenen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Nu wordt duidelijk dat er een behoorlijk verschil van mening is tussen de minister en mij. Wij streven onder andere naar verbetering van het openbaar vervoer om de lucht in Nederland schoner te krijgen en klimaatverandering tegen te gaan. Daar willen wij een effectief vervoersconcept tegenover stellen en wij wensen de voordelen voor het milieu daarvan in beeld te brengen. Het ellendige van de rapportages van de minister is dat die baten niet goed in beeld worden gebracht. Ik houd dan ook een krachtig pleidooi om die wel inzichtelijk te maken.

Minister **Zalm**: Op pagina 83 van het rapport kan de heer Duyvendak zien dat de effecten van alle varianten op het landschap en de natuur negatief zijn. Hetzelfde geldt voor geluid en lucht.

Minister **Peijs**: Die effecten zijn dus wel degelijk doorgerekend. Er zou pas echt sprake zijn van milieuvervuiling als op twee lijnen lege treinen reden.

De heer **Van Hijum** (CDA): Hoe wenst de minister met de uitkomsten van de kosten-batenanalyse om te gaan? Wij hebben geen enkel verschil van mening over het gegeven dat de kosten, de baten en de risico's zo transparant en eerlijk mogelijk in beeld moeten worden gebracht en dat er op basis daarvan een open politieke conclusie dient te worden getrokken. De vraag is echter wel wat die conclusie is. Uit de kosten-batenanalyses voor de ov-projecten in de Noordvleugel blijkt dat die ook een negatieve uitkomst hebben, namelijk -1,7, -3,2 en -4,6. Ik doel onder andere op de Hollandse brug, RER, het IJmeer, MZB Schiphol/Lelystad. Waarom verbindt het kabinet daaraan desondanks de conclusie dat er op dat spoor wel verder moet worden gestudeerd?

Minister **Peijs**: Ik meen dat ik zojuist heb gezegd dat de kosten-batenanalyse niet alleen telt om een afweging op het terrein van het ov te maken. Ik heb nog nooit gehoord dat iemand in Nederland twijfelt aan het nut en de noodzaak van ov in de Noordvleugel. Wel heb ik gehoord dat veel mensen betwijfelen of een extra lijn naar het Noorden nuttig en noodzakelijk is en ons onderzoek leverde een negatieve uitkomst op.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Als de minister een maatschappelijke kosten-batenanalyse doet, lijkt het mij inderdaad goed om voor één project niet een andere analyse te doen. De minister zegt dat zij een maatschappelijke overweging als leidraad heeft genomen om bijvoorbeeld ov-projecten in de Noordvleugel een andere kwalificatie te geven. Nu zegt zij dat zij nog van niemand hebt gehoord dat het nut en de noodzaak van ov-projecten in de Noordvleugel in twijfel worden getrokken. Dat wil ik vandaag overigens ook niet doen, maar ik neem aan dat het gegeven dat zij wel eens van

iemand hoort of iets nut of noodzaak heeft niet de basis is waarop zij een maatschappelijk rendement berekent. Misschien kan zij hier verklaren op welke wijze u dat maatschappelijk nut vaststelt.

Minister **Peijs**: Met hetzelfde type onderzoek als voor de Zuiderzeelijn is gedaan. Over het ov-pakket en het wegnen in de Noordvleugel zal de Kamer nog uitvoerig worden geïnformeerd, uitgewerkt in nut, noodzaak en kosten-batenanalyses. Daar zal nog uitvoerig overleg over worden gevoerd met de Kamer. Ik meen dat de problematiek van de vervoersstromen in de Noordvleugel van een andere orde is dan die van de vervoersstromen naar het Noorden. Met de aanleg van een extra lijn wordt de Hanzelijn leeg getrokken.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik ben niet van plan om nu de discussie over de Noordvleugel te voeren. Het is echter wel zo dat het maatschappelijk nut dat aan een lijn wordt gekoppeld voor een belangrijk deel een politieke afweging is.

Minister **Peijs**: Het maatschappelijk nut en noodzaak van de Noordvleugel is buitengewoon gemakkelijk aan te tonen. Afgezien daarvan heb ik nooit ontkend dat er ooit politieke besluiten genomen kunnen worden. Dat staat ook in de conclusies van de TCI. Het verschil tussen het ene politieke besluit en het andere bestaat echter uit heel veel negatieve miljarden. Ik vind dat ook gekeken moet worden naar de exploitatie. Die zal er voor de Noordvleugel totaal anders uitzien dan voor de Zuiderzeelijn.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik wil nog doorpraten over de Hanzelijn-plus. Als dat bedrag wordt geïnvesteerd in het Noorden kunnen de economische activiteiten toenemen. Het Noorden zou heel succesvol kunnen worden, juist door het pakket van het kabinet. Dan zijn er meer vervoersstromen naar het Noorden. Wellicht is het dan nodig de Hanzelijn te upgraden door er snellere treinen over te laten rijden. Dan lijkt het mij goed om op de langere termijn rekening te houden met die investeringen. Worden die aspecten ook meegenomen bij de maatschappelijke weging voor het upgraden van de Hanzelijn?

Minister **Peijs**: Er is geen sprake van het upgraden van de Hanzelijn tot aan Zwolle. Daarvoor moet eerst weer de hele tracéprocedure worden doorlopen. De Hanzelijn tot aan Zwolle wordt nu aangelegd. Die is in het stadium van aanbesteding en die kunnen wij niet meer veranderen zonder jarenlange vertraging op te lopen. Aan de regio is beloofd dat die Hanzelijn er komt. Dat is buitengewoon belangrijk voor Zwolle. Dat hebben wij beloofd en ik ben niet flink genoeg om nu te zeggen dat wij die hele procedure nog eens over gaan doen. Dan zegt u tegen mij dat ik geen ov wil aanleggen. Ik wil deze lijn juist erg graag aanleggen.

Dan kom ik bij het internationale perspectief. De heer Van der Ham heeft gevraagd naar de kans op het doortrekken van de lijn naar Duitsland. De kans daarop is zeer gering zoals na serieus onderzoek blijkt. Ik heb daar ook met de heer Wulff over gesproken. Ik ben ertoe bereid om het nog eens te onderzoeken, maar ik denk niet dat de uitkomsten veel zullen verschillen. Ik ben bereid om mijn collega in Niedersachsen op te bellen om hem te vragen hoe het staat met het ov-debat in

Peijs

Duitsland over het doortrekken van de lijn. Ik wil in dit verband de hsl in herinnering roepen. Het stuk op Belgisch grondgebied van Antwerpen naar Nederland, waarbij België zei geen belang te hebben, is door ons betaald. Ik denk dat hetzelfde geldt als een dergelijke lijn in Duitsland aangelegd zou moeten worden. Ik kan mij nog voorstellen dat Duitsland een lijn aanlegt van Hamburg naar Bremen. Maar zullen zij ook het stuk betalen van Bremen naar Groningen of moeten wij dat weer betalen? Op die vraag hoef ik niet eens antwoord te geven, denk ik. Ik heb de heer Van der Ham echter beloofd dat ik het na zal vragen en dat zal ik ook doen.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik heb al gevraagd naar de visie. Juist bij deze internationale verbindingen in Europa kan misschien iets meer visie opgebracht worden. De minister zegt dat de Duitsers dat stuk misschien niet bouwen. De magneettrein was in dat opzicht een heel slechte oplossing, maar goed, daar zijn wij nu van af. De minister weet toch dat op de Hauptbahnhof in Bremen elke dag ettelijke ICE's, die prachtige snelle Duitse treinen, aankomen? Bremen ligt dicht bij Groningen dan Amsterdam. Daar is een spoorverbinding tussen, al is die een beetje krakkemikkig. De Spanjaarden en de Fransen bouwen zich op het ogenblik een ongeluk om tussen Perpignan en Gerona, steden kleiner dan Groningen, een hogesnelheidslijn aan te leggen. Dat is de as Barcelona-Lyon; dat is ietsje verder dan Hamburg-Amsterdam. Waarom kan het daar wel, maar hier niet? Barcelona en Lyon zijn ongeveer even groot als Amsterdam en Hamburg.

Minister **Peijs**: Als ik dat in alle Nederlandse bescheidenheid mag zeggen: ik denk dat Barcelona een grotere trekpleister is dan Groningen.

De heer **Hofstra** (VVD): Die vergelijking heb ik niet gemaakt. Mijn goede geboortestad Groningen is een uitstekende stad, maar ik vergelijk Barcelona en Groningen niet met elkaar. Ik vergelijk Hamburg met Barcelona en Amsterdam met Lyon.

Minister **Peijs**: Wij spreken over de vervoerwaarde. Hoeveel mensen willen er per dag van Hamburg naar Groningen?

De heer **Hofstra** (VVD): Hoe zou dat dan gaan in de Pyreneeën?

Minister **Peijs**: Ik ga niet de aanleg op Duits grondgebied betalen. Dat hebben wij in België al gedaan. Ik heb de heer Van der Ham al toegezegd dat ik mijn collega's aldaar zal vragen naar hun plannen om naar Groningen op te trekken.

De heer **Van der Ham** (D66): De kans dat dit een positief onthaal krijgt, acht ik erg klein. Het is meer een suggestie die je uit de omgeving van het Noorden hoort. Die wil ik graag eens onderzocht zien. Ik denk net als de minister dat de kans klein is. Het lijkt mij nuttig om bij dat onderzoek te bekijken welke Europese gelden voor zo'n treinaanleg mogelijk beschikbaar zijn. Dat wordt ook gesuggereerd in het Noorden. Nogmaals, ik acht de kans erg klein, maar als wij al die aspecten erbij betrekken, kunnen zij niet meer als argument worden gebruikt.

Minister **Peijs**: Ik zeg dat allemaal toe, maar misschien mag ik er even aan herinneren dat in Europa de TEN-gelden van 22 mld. naar 7 mld. zijn teruggebracht. Een groot gedeelte daarvan gaat naar de Brenner Basistunnel. Een aantal andere projecten ligt bij de Europese Commissie nog voor honorering voor. Behalve Nederland, zijn er nog 24 landen in Europa. Dat het hele bedrag van 7 mld. in Nederland terecht komt, acht ik onwaarschijnlijk.

In de opmerking van de heer Van der Staaij dat het economisch zwaartepunt van Europa niet in Noord-Duitsland en in Scandinavië ligt, schuilt een grote waarheid. Zelfs als wij de economische zwaartepunten per hsl willen bereiken, hebben wij nog heel veel moeite om rond te komen op die trajecten. Ik zal het wel nagaan. Natuurlijk is het kabinet voorstander van het benutten van internationale kansen.

De uitkomsten. Hierbij gaat het om heel veel zaken. De onderliggende rapporten vormen samen een stapel van één meter. De heer Hofstra zei dat wij hem bedolven hebben onder de informatie, maar dat moet ik echt van de hand wijzen. Ik denk dat wij ons uiterst bescheiden hebben opgesteld. Wij hebben alles toegankelijk gemaakt door alle rapporten op het internet te zetten. Met de structuurvisie hebben wij dat heel handzaam gemaakt door daarin aan te geven welke rapporten de grondslag vormen. Al naar gelang men dat wil, kan informatie van het internet worden gehaald. De heer Hofstra hoeft niets te lezen wat hij niet wil lezen.

Uit de structuurvisie blijkt dat een snelle ov-verbinding niet de oplossing is voor de problematiek voor zowel het Noorden als de Noordvleugel. Het is ook heel onwaarschijnlijk dat met een Zuiderzeelijn de ambities van het Noorden en de Noordvleugel kunnen worden bereikt. Die noodzaak is niet aangetoond. Ik zal met alle liefde en plezier de hst-3 heel serieus laten doorrekenen. Dat is vanzelfsprekend. Daar heeft de Kamer ook duidelijk om gevraagd. Ik zal nagaan waarom die goedkoper is. Wat is eruit gevallen, waarom valt die variant goedkoper uit ten opzichte van de huidige voorstellen? De uitkomsten daarvan zal ik aan de Kamer doen toekomen.

De heer **Hermans** (LPF): Op welke termijn kunnen wij die doorrekening verwachten? Ik vraag dat mede in het licht van het transitiepakket dat vooralsnog redelijk broos is. Ik meen gehoord te hebben dat de Kamer een afweging wil maken tussen die hst-3 en de andere voorstellen. Dat kan volgens mij heel erg snel, want er is al zoveel onderzoek gedaan. Maar het transitiepakket is natuurlijk een ander probleem. Wanneer kan dat?

Minister **Peijs**: Voorzitter. De heer Hermans is mij voor. Mijn volgende opmerking was natuurlijk dat ik de vergelijking niet kan maken als ik geen overleg heb met het Noorden. Wij hebben drie weken geleden een brief aan het Noorden geschreven met het verzoek om tot een overleg te komen. Op een ochtend zijn de mensen uit het Noorden ook echt heel erg vroeg opgestaan, namelijk om vijf uur, zodat zij om half negen in Den Haag waren. Maar van een overleg was geen sprake, want men wilde in ieder geval geen overleg voeren voordat dit debat had plaatsgevonden.

Ik ben ongelooflijk blij met de oproep van de Kamer aan het Noorden om met het kabinet om de tafel te gaan zitten, zodat die twee pakketten naast elkaar kunnen worden gelegd. En of dat dan een transitiealternatief, een

Peijs

bereikbaarheidsalternatief in het Noorden of een combinatie daarvan is, dat vind ik allemaal prima. Wij moeten na afloop van dit overleg de afspraak maken om dat te doen, zodat wij die twee zaken zo snel mogelijk naast elkaar kunnen leggen en aan de Kamer kunnen voorleggen. Wij moeten kijken welk gat er is en wat een transitiepakket kan opbrengen en kan bijdragen aan de oplossing van de problemen van het Noorden. Daar gaat het immers om.

Er zijn twee verschillende problemen: één probleem in de Noordvleugel en één in het Noorden. Ik denk dat die problemen om verschillende oplossingen vragen. Ik ben bereid om de derde variant door te rekenen. Ik ben ook bereid tot overleg met het Noorden. Maar overleggen moet je altijd met z'n tweeën. Dat kan ik niet alleen. Ik ben dus blij met de oproep van de Kamer aan het Noorden om tot overleg over te gaan. Als wij met een dergelijke oproep hier vandaag het pand verlaten, dan ben ik daar heel blij mee.

De heer **Hermans** (LPF): Die goede wil is prachtig, maar de vraag blijft natuurlijk wanneer wij dat pakket kunnen verwachten. Vooralsnog is er niets tot weinig of weinig hoopvol. Er zal dus nog heel veel werk moeten worden gedaan. Ik vermoed dat wij dat gewoon voor het eind van het jaar niet halen. Dat is er immers niet zomaar.

Minister **Peijs**: Dat ben ik niet met u eens. Er is een aantal bereikbaarheidsmogelijkheden in het Noorden dat wel degelijk hoop geeft. Ook het transitiepakket ziet er helemaal niet hopeloos uit. Daar zal mevrouw Van Gennip later op ingaan. Wij hebben alleen wel de medewerking van de bestuurders uit het Noorden nodig om een en ander uit te werken en er cijfers bij te zetten.

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. Je moet een politicus nooit een "wat, alsvraag" stellen, maar toch doe ik het. Wat als het Noorden persisteert in weigerachtigheid en zegt "nee, de Zuiderzeelijn moet doorgaan"? Wat dan? Wat gaan wij dan doen?

Mijn goed feeling zegt dat er getraineed zal worden tot in ieder geval na de verkiezingen van de provinciale staten. Hoe gaat u dat voorkomen?

Minister **Peijs**: Voorzitter. Net als ik heeft de heer Van der Ham geleerd dat je als politicus nooit op "wat, dan-vragen" moet antwoorden. Ik vertrouw erop dat als de Kamer tegen het Noorden zegt "ik wil graag dat u met de minister gaat onderhandelen en met de minister gaat meedenken over een pakket" het Noorden dat doet.

De heer **Van der Ham** (D66): De tweede vraag is hoe wij er een beetje tempo in houden. Hoe bereiken wij dat men niet om reden van de provinciale-statenverkiezingen de kaarten tegen de borst houdt, maar echt naar oplossingen gaat zoeken? Hoe zorgen wij ervoor dat het debat nog dit jaar kan plaatsvinden?

Minister **Peijs**: Ik hoop uw Kamer op 30 juni een brief te kunnen sturen.

De heer **Slob** (ChristenUnie): U wilt weer in overleg met het Noorden en vraagt, naar ik meen terecht, van het Noorden een open houding. Is die open houding ook bij u aanwezig? Als deze hst-3 erbij komt, komt er dan ook bij u ruimte om van uw eigen afweging af te stappen en

eventueel mee te gaan in zo'n hst-variant? Het moet natuurlijk wel van twee kanten komen.

Minister **Peijs**: Ik weet niet wat u een open houding noemt. Als u een open portemonnee een open houding noemt...

De heer **Slob** (ChristenUnie): U vraagt van het Noorden om niet onverkort aan het eigen doel vast te houden, maar een open afweging te maken en ook het transitie-model en de hst-3-variant mee te wegen en dan tot conclusies te komen. Dat betekent natuurlijk ook dat u er zelf vanuit een open houding naar zult moeten kijken en eventueel uw voorgenomen besluit los zult moeten laten om een andere keuze te maken. Ik denk dat het goed is om dat naar elkaar uit te spreken.

Minister **Peijs**: Ik vind dat je geen onderhandelings-proces hoeft in te gaan als er nergens ruimte is. Alleen, ik moet wel een voorbehoud maken, want ik heb geen idee hoe die hst-3 eruit ziet. Ik weet niet of er iets uit is gehaald of wat erin moet. Ik denk dat ik daar voorzichtig in moet zijn. U weet misschien meer dan ik.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): In de veronderstelling dat als u om een open houding van het Noorden vraagt, dit terecht is, heb ik twee vragen aansluitend bij de woorden van de heer Slob dat u dan ook een open houding moet innemen. Met mijn vragen wil ik vaststellen of wij het gestolde vertrouwen weer wat los kunnen krijgen.

U hebt een voorgenomen besluit, dus niet een besluit. Ik neem aan dat als u dit onderzoek doet, uw voorgenomen besluit als het ware tijdelijk on hold is. Immers, anders hoeft u geen onderzoek te doen.

U hebt gezegd dat u niet weet wat wij van u verwachten als wij spreken over een open houding. U vroeg of wij doelden op een open portemonnee. Nee, dat bedoelde ik niet.

Minister **Peijs**: Oké.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik zou het wel interessant vinden dat u, als u de hst-3-variant laat doorrekenen, met de noordelijke bestuurders overlegt over de wijze waarop dat gaat gebeuren. Ik denk dat u daarmee een deel van het wantrouwen zult kunnen wegnemen, omdat men dan met u zelf betrokken is bij het doorrekenen van die variant.

Minister **Peijs**: Ik hoop dat er bij het Noorden geen wantrouwen is over wat wij tot nog toe hebben doorgerekend. Ik ben daar volledig transparant in. Eén ding staat vast: ik kan de derde variant niet doorrekenen zonder het Noorden, want het Noorden heeft een bepaalde vorm van hst in gedachten. Als u dat geruststelt, wil ik u voor 100% toezeggen dat ik het zal doen in overleg met het Noorden.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): En mijn eerste vraag over het voorgenomen besluit en de status daarvan?

Minister **Peijs**: Daarin zit ik wat anders, want het is een proces dat ooit een einde moet hebben. Ik wil de inbreng van het Noorden best beschouwen als een inspraakresultaat, maar dit voorgenomen besluit ligt wel vandaag voor het laatst ter inspraak. Als ik de inbreng van het

Peijs

Noorden beschouw als inspraak kan ik een ander besluit nemen, maar u moet goed bedenken dat er ook mensen in Almere wonen en dat wij, conform de vraag van uw collega Verdaas destijds, op 30 juni een integraal besluit nemen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Als u nu wilt uitstralen dat u een serieuze vervolgstap wilt zetten in dit proces, dan hebt u gelijk dat daarbij tempo nodig is. Ik ben dat zeer met u eens en ik denk het Noorden ook, want dat is in ons aller belang. Maar u kunt niet een hypotheek leggen op dat vervolg door hier eigenlijk vandaag te zeggen: wat er ook gebeurt, dat voorgenomen besluit ligt er nu eenmaal. Dan kunnen wij dit debat net zo goed niet voeren.

Minister **Peijs**: Nee, we zitten nu in de wettelijke procedure, met inspraak, wettelijke termijnen. Als we de inbreng van het Noorden beschouwen als het resultaat van inspraak, dan kan ik er rekening mee houden in het uiteindelijke besluit. Dat lijkt me een heel mooie oplossing, anders moet de inspraak opnieuw. Mijn probleem daarmee is bekend: ik neem graag een integraal besluit, dus ook ten aanzien van de Noordvleugel.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter. Ik was blij verrast te horen dat de minister zo voortvarend te werk denkt te kunnen gaan. Ook ik vind dat we haast moeten maken.

Even terug naar de discussie van zo-even over de transitievariant. In eerste termijn stelde ik voor om een scheiding aan te houden tussen infra- en VW-geld en de transitievariant. Dat is namelijk ook een heel ingewikkeld verhaal, dat veel langer loopt. In dat geval kunnen we snelheid betrachten. Maar krijgen we ook voor 30 juni de resultaten van de hst, inclusief de verzoeken van de collega's om de Hanzelijn-plus? Krijgen we dat hele pakket vóór die tijd?

Minister **Peijs**: Ik zie dat de deskundigen aarzelen. We doen ons uiterste best. De staatssecretaris zal direct ingaan op de transitievariant. Misschien moeten we daarna conclusies trekken.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Ik wil graag aan de orde stellen hoe realistisch de hst-3-variant is, ook in de benadering van het kabinet. Heb ik het goed begrepen dat er op zichzelf geen procedurele beletselen zijn om die variant serieus te nemen en dat de minister op dit moment geen aanwijzingen heeft dat dit absoluut geen zinnig alternatief zou kunnen zijn?

Minister **Peijs**: Nee, maar ook niet dat dit wel een zinnig alternatief zou zijn.

De heer **Van der Staaij** (SGP): U zegt dat u niet alles weet, maar u wilt dit bespreken en beoordelen als serieuze optie?

Minister **Peijs**: Absoluut. Ik heb gezegd dat ik het zal narekenen en ik zit hier geen poppenkast te spelen, ik doe dat natuurlijk serieus.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Sorry dat ik hierover doorga, maar ik snap nog niet precies hoe dit procedureel in het besluit zit.

Verder de verhouding tot de Noordvleugel. De minister was voornemens om op 30 juni het voorgenomen besluit te veranderen in een besluit. In dat besluit zou dan staan dat er geen snelle verbinding naar het Noorden komt. Nu zal het worden meegenomen in de inspraak, maar ik neem aan dat op 30 juni niet dat hele onderzoek met alle doorrekeningen zal zijn afgerond. De minister kan dan op 30 juni toch niet van het voorgenomen besluit een besluit maken?

Minister **Peijs**: Ik kan de rails tegen die tijd hebben doorgerekend, alleen het transitiealternatief duurt langer. Eigenlijk doen we het onmogelijke vóór 30 juni, wonderen duren vier maanden.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dat zijn dus vier weken; dat is knap, dat is mooi.

U wilt de hst erin stoppen. Ik juich dat toe. Het is mij wel onduidelijk hoe die doorloopt in de Noordvleugel. Dan komt ook de RER in de plannen van de noordelijke besturen voor. Bent u bereid om hierbij een modulaire benadering te kiezen, zoals de NS dat heeft gedaan bij NoordLink: stukje voor stukje bekijken wat het kost en wat het oplevert.

Minister **Peijs**: Als je de hele operatie onmogelijk wilt maken, moet je het hele ov van de Noordvleugel hierbij betrekken en dan is het zeker dat we er niet uitkomen. We gaan doen wat we hadden bedoeld bij de Zuiderzeelijn. Daar zit mogelijk een IJmeerlijn in en in ieder geval een verbinding van Schiphol tot Lelystad. Als je het gehele openbaar vervoer in de Noordvleugel wilt ontwikkelen, ben ik bang dat we ver over de 2,73 mld. heen zullen gaan. Laten we dus verstandig zijn en doen wat we altijd bij de Zuiderzeelijn hadden betrokken. Anders breng je er nieuwe elementen in, waar het Noorden naar mijn mening terecht tegen zou protesteren. In de vergelijking zitten de meest kansrijke alternatieven, plus optimalisatie mogelijkheden. We zetten alles op een rij: wat het Noorden graag wil is de hst en de hsl-plus. We kunnen hier een inspraakreactie van maken, zodat we procedureel adequaat handelen.

Voorzitter, mag ik nu eerst het woord geven aan de minister van Financiën? Hij wil graag van de staatssecretaris toestemming om eerst te spreken. Vrouwen willen toch altijd het laatste woord hebben, dus dat kan gemakkelijk.

De **voorzitter**: Ik neem aan dat dit een verzoek is aan degene die hier de orde bewaakt?

Minister **Peijs**: Ik vraag het u, maar u mag ook nee zeggen.

De **voorzitter**: Dit vriendelijk verzoek kan ik onmogelijk weigeren.

Het woord is aan de minister van Financiën.

□

Minister **Zalm**: Voorzitter. Ik ben in de eerste plaats natuurlijk vereerd dat ik uitgenodigd ben, hoewel ik mij heb afgevraagd waarom.

De **voorzitter**: Dat is geheel wederzijds.

Zalm

Minister **Zalm**: U wist dat ook niet? Dan had ik gewoon weg kunnen blijven. Toch is mij verzekerd dat ik hier op uitnodiging van de Kamer ben. In zo'n situatie zoek je een paar punten waar je misschien nog iets over kunt zeggen.

Wellicht kan ik een opmerking maken over de 2,73 mld. die ooit gereserveerd is. De ratio bij de reservering is van meet af aan geweest, ook in de tijd van mevrouw Netelenbos, dat dit geld ook moest bijdragen tot de verbetering van de verbinding tussen Amsterdam/Schiphol en Almere. In de Nota Ruimte van 2004 is zelfs gesteld dat de Noordvleugelproblematiek een doorslaggevende overweging vormde om dit bedrag ter beschikking te houden.

Ik proef wel eens wat misverstanden over de kosten-batenanalyse. Laat ik beginnen met het financieel rekenen; het ordinaire werk dat ik altijd erg graag doe. Als je een investering doet, vraag je jezelf af: wat stop ik erin en wat krijg ik aan financiële stromen uit het project? Als ik er iets instop, wil ik het bovendien nog met rente vergoed hebben. Als dit alles niet sluitend is, is de investering financieel niet haalbaar. Dit noemen wij bedrijfseconomisch rekenen, of ook wel een "business-caseberekening". Je kijkt hoeveel geld erin gaat, hoeveel eruit komt en of dit met elkaar in evenwicht is.

Dit is dus géén maatschappelijke kosten-batenanalyse, want daarbij neem je er eventueel genoeg mee dat die financieel niet sluitend is. Er moeten dan wel maatschappelijke baten tegenoverstaan waarvan je zegt: als ik die nu waardeer, is er weliswaar in bedrijfseconomisch opzicht een gat, maar is het toch nog de moeite waard. Bij zo'n maatschappelijke kosten-batenanalyse bezien wij dus niet alleen hoeveel de kaartjes van die lijn opbrengen, maar ook wat de reistijdwinst is. Je probeert dan bovendien de hoeveelheid arbeidsplaatsen die erbij komen en allerlei andere externe effecten in geld om te zetten. Deze maatschappelijke kosten-batenanalyse is dus veel breder. Er is een aantal punten dat lastig te kwantificeren is, hoewel wij daar steeds beter in worden. Zo kunnen wij de CO₂-uitstoot inmiddels op geld waarderen; daar hebben wij schaduw prijzen voor. Er zijn heel veel zaken die wij op die manier op geld kunnen waarderen, maar bij het doorsnijden van het landschap, het effect op de natuur, de bodem of het water is dat uiteraard alweer een stuk lastiger.

Als wij nu alle becijferingen die gemaakt zijn bezien, dus inclusief de zo goed mogelijk gekwantificeerde maatschappelijke baten, kom je bij alle varianten toch tot een wanverhouding tussen de maatschappelijke kosten – die zijn overigens iets meer dan alleen het investeringsbedrag – en de maatschappelijke baten. Als de maatschappelijke baten van een investering hoger zijn dan de maatschappelijke kosten, dan zeg je normaal gesproken dat zo'n investering uiteindelijk iets toevoegt aan de welvaart. Ik beschouw een en ander nu even los van het financieringsvraagstuk, want dat is af en toe een apart probleem. Als de maatschappelijke baten kleiner zijn dan de maatschappelijke kosten, ben je welvaart aan het vernietigen, tenzij er nog p.m.-posten zijn – dit zijn niet op geld waardeerbare baten – die je zo belangrijk vindt dat die ongeveer gelijk staan aan het gat dat er nog in de maatschappelijke kosten-batenanalyse zit. Die zijn in dit geval heel moeilijk te vinden, want de gevolgen voor natuur, landschap, bodem en water zijn allemaal negatief. Dat is een reden om te eisen dat de maatschappelijke baten veel hoger zijn dan de maatschappelijke

kosten. Ik zie geen bijzondere effecten die niet in de kwantificering van de maatschappelijke baten en kosten zitten, welke zouden rechtvaardigen dat er gaten vallen van 70% tot 90%, afhankelijk van de gekozen variant. Het is niet te verantwoorden dat daar geld van de belastingbetaler in wordt gestoken. Er zijn wel eerder projecten geweest, waarbij we net boven de 1 zaten. Als het bijvoorbeeld 0,99 werd, was dat toch ongeveer 1. Daarbij is er wel sprake van heel andere getallen dan in het onderhavige geval. Dit zijn maatschappelijke kosten-batenverhoudingen die ik in mijn dertigjarige ervaring in de overheidsfinanciën en bij het CPB nooit eerder heb aangetroffen. Zelfs de Betuwelijn had, althans aanvankelijk, nog een positieve baten-kostenverhouding.

Dit project komt bij de aanvang echter al niet in de buurt van een positieve baten-kostenverhouding. De hsl zat dicht bij de 1, maar had toch een positieve baten-kostenverhouding. Bij sommige wegenprojecten, maar ook openbaar vervoerprojecten – in het laatste geval mits er een groot aantal reizigers is – kun je best die positieve maatschappelijke baten-kostenverhouding bereiken, en soms zelf een financieel rendabel resultaat; dan is er sprake van een bedrijfseconomisch positieve verhouding. De Zuiderzeelijn staat daar echter heel ver vanaf. In de onzekerheidsvarianten en gevoeligheidsanalyses zijn de effecten van veel mogelijke maatregelen bezien, zoals beprijzing op het hoofdwegennet. Dit heeft echter nauwelijks effect. Verhoging van de prijs met 30% heeft ook nauwelijks effect. Als echter de baten maar 15% tot 30% van de kosten bedragen, kun je veel duwen en trekken, maar het komt nooit boven de 1. De mooiste variant is de magneetweefbaan via het IJmeer. De baten daarvan zijn 0,9 mld., tegenover maatschappelijke kosten van 9,3 mld. Er is sprake van een goed project als dit dezelfde baten oplevert als de magneetweefbaan en het tegelijkertijd voor minder dan 900 mln. kan worden uitgevoerd.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Als er een leerstoel maatschappelijke kosten-batenanalyse wordt ingesteld, is die voor u bestemd, maar het gaat er nu even niet zozeer om dat dit heel goed wordt uitgelegd. Het klopt vast wel, maar er is één probleem. U hebt gezegd dat je wat betreft de kosten met ov vaak slecht scoort, maar als het om dikke vervoersstromen gaat, in drukbevolkte gebieden, wegen de maatschappelijke baten daar weer in die mate tegenop, dat alsnog kan worden besloten om een project wel uit te voeren. Wat betekent dit nu voor de toekomst? Als wij met deze modellen de genoemde afwegingen blijven maken, betekent dit dan dat wij straks dergelijke ov-projecten alleen nog in de Randstad kunnen uitvoeren? Is dat nu wat u wilt?

Minister **Zalm**: "Dergelijke projecten" houdt wel iets heel anders in dan ov in het algemeen. Waar wij nu over spreken is het aanleggen van een spoorlijn, bestemd voor een heel dunne vervoersstroom, voor een bedrag tussen de 5 mld. en 9 mld, afhankelijk van de gekozen vorm. Dat zijn investeringen die zelfs voor de Randstad, met heel forse vervoersstromen, enorm zijn. Stel dat wij geld genoeg hadden, dan zouden wij het Noorden heel wat gelukkiger en welvarender kunnen maken op een andere manier. Daarom is het ook interessant om de economische effecten van het alternatieve pakket op het Noorden te bekijken en na te gaan hoe zich dat verhoudt ten opzichte van de andere mogelijkheden. Een

Zalm

maatschappelijke kosten-batenanalyse is niet ontworpen voor technocraten maar om politici verstandig te laten besluiten. Politici moeten echt voor zichzelf en tegenover de belastingbetaler verantwoorden dat het geld dat ergens in wordt gestoken ook baten oplevert, of dat nu milieubaten zijn, natuurbaten of in geld waardeerbare baten. Daarvan moet je beseft hebben, want anders moet je het niet doen. Dit soort verstandige redeneringen komt uit de school van Tinbergen, wat mevrouw Dijkma zal aanspreken. Wij moeten hierin ook echt gedisciplineerd blijven en niet zeggen dat het slechts gaat om 10% van de maatschappelijke kosten en dat wij die terughalen uit maatschappelijke baten, maar dat de politiek ook een visie moet hebben. Dat is de visie van het bouwen van piramides. Dan kunnen wij net zo goed een piramide bouwen als een hogesnelheidslijn aanleggen.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): In Egypte heeft men van de piramides toch een paar duizend jaar lol gehad. Natuurlijk moeten wij belangrijke besluiten met ons verstand nemen en niet alleen met ons hart. Daarover zijn wij het eens. Toch kan de herverdeling van welvaart ook een maatschappelijke opbrengst zijn. Het is maar hoe wij het beredeneren. Bent u het met mij eens, los van de discussie over de kosten en het feit dat wij die aan belastingbetalers moeten kunnen uitleggen, dat dit gewoon een politieke keuze is?

Minister **Zalm**: U noemt de herverdeling van welvaart. Dan is het de vraag of het aanleggen van zo'n lijn de meest efficiënte manier is om de Groningers rijker te maken. Als ik deze verhoudingen zie, is het mijn stellige overtuiging dat er andere en efficiëntere manieren zijn om dat te bereiken, die meer voor Groningen opleveren en die de belastingbetaler minder kosten. Wij moeten het achterliggende doel in het oog houden, namelijk het economisch stimuleren van het Noorden. Daarom is het pakket dat wij anderszins zouden kunnen ontwikkelen ten minste even interessant. Daarbij zou wel eens kunnen blijken dat wij met lagere bedragen veel meer resultaten kunnen creëren dan door maar te blijven vasthouden aan de vervoerslijn waarvan tot nu toe werd gedacht dat men daarmee twee vliegen in één klap zou kunnen slaan: reizigers zijn sneller in het Noorden en de lijn is geweldig voor de economie van het Noorden. Uit deze analyses vloeit voort dat dit geen goede aanwending van belastinggeld is. Als een minister in het kabinet met een voorstel komt met een kosten-batenverhouding in het investeringsprogramma, moet hij wel met een heel goed verhaal komen als die beneden 1 mag uitkomen. Hier hebben wij te maken met verhoudingsgetallen van 0,1, 0,2 of – in het allermooiste geval – 0,3. Daarmee durft geen minister meer aan te komen. Ik zou er als minister ook niet mee bij de Kamer durven aankomen, tenzij ik een ijzersterk verhaal heb dat alle p.m.-posten, zoals natuur en milieu, heel positief uitwerken. Dat blijkt uit de analyses echter ook niet het geval te zijn. Mijn stelling is daarom dat wij ons moeten toespitsen op de zaak waarom het gaat, namelijk het versterken van de economie van het Noorden. Laten wij bezien wat daarvoor het beste plan is. Als wij hieraan blijven vasthouden, vernietigen wij welvaart in plaats van die te creëren.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik waande mij weer even in de collegebanken. De minister van Financiën heeft wel veel

ware woorden gesproken. Iedereen in deze Kamer realiseert zich dat 2,7 mld. tot 3 mld. het budget is dat wij hadden vastgesteld, inclusief de exploitatieresultaten. Daarom ben ik verbaasd over de interruptie van de heer Van Hijum waarin hij opeens suggereerde dat wij hierin wel een groot gat zouden kunnen laten vallen, omdat de spoorwegen gemiddeld niet kostendekkend rijden, hetgeen dan ook hier zou moeten gelden. Hoe moet die exploitatie volgens de minister van Financiën nu worden becijferd? Is dat voor tien, twintig of dertig jaar?

Minister **Zalm**: Gemakshalve is die hier in de kosten-batenanalyse doorgerekend tot het jaar 2090. Dat is een heel lange horizon. Alles wat in 2090 gebeurt, weegt natuurlijk niet meer, omdat wij ook disconteren, dus als wij doorgaan tot het jaar 3000 maakt dat voor de uitkomst niet uit. Ik ben van mening dat je bij dit soort dingen een lange horizon moet nemen.

Het feit dat je geld hebt gereserveerd, wil niet zeggen dat de regering tegenover de Kamer en de Kamer tegenover de bevolking niet toch aannemelijk moeten maken dat de maatschappelijke baten van dat gereserveerde geld opwegen tegen het uitgeven ervan. Je kunt er ook wat anders mee doen. Je kunt het bijvoorbeeld ook aan de burgers teruggeven. Of je kunt het in het onderwijs of in iets anders steken, of de staatsschuld ermee verkleinen.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik heb dezelfde vraag zojuist ook aan de minister van Verkeer en Waterstaat gesteld. Om de opgave in Almere, de Noordvleugel en alle andere dingen die op ons afkomen te kunnen realiseren, in het bijzonder wat betreft het openbaar vervoer, is door verschillende fracties gesuggereerd dat er misschien nog wel meer geld moet bij het bedrag dat wij op dit moment nog niet hebben vrijgemaakt. De berekeningen hierover zijn nog niet klaar en wij zullen er nog wel een debat over voeren. Is het uitgangspunt van de minister van Financiën dat dit geld er komt, wanneer blijkt dat dit nodig is voor het openbaar vervoer?

Minister **Zalm**: Er is sprake van een tweetrapsraket. Ik probeer sowieso alles af te schieten waarvan de maatschappelijke baten kleiner zijn dan de maatschappelijke kosten, omdat ik niet meewerk aan waardevernietiging, behoudens in het geval van p.m.-posten die wij niet kunnen kwantificeren. Wanneer je een paleis of een monument bouwt, heb je alleen maar p.m.-posten. Dat doen wij soms, dus het kan wel eens een keer gebeuren. Dergelijke imponderabilia zijn ons dan wel zoveel waard. Dat kan wel eens gebeuren, maar in het algemeen is de regel dat de maatschappelijke baten de maatschappelijke kosten moeten overschrijden.

Vervolgens heb je de financiële inpassingskant. Je moet belasting heffen of andere uitgaven niet doen. Dat is vraagstuk 2. Het meest spannende van vandaag is vraagstuk 1. Aan vraagstuk 2 kom je niet toe, als vraag 1 negatief is beantwoord. De crux van de discussie die wij vandaag voeren, is dat dit maatschappelijk waardevernietigende projecten zijn. Wij moeten er iets voor in de plaats zien te vinden dat maatschappelijke waarde creëert, of op zijn minst niet vernietigt.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik ben het helemaal met de minister eens, maar dat was al wel duidelijk uit mijn eerste bijdrage. Wij zijn het eens over de Zuiderzeelijn,

Zalm

maar het gaat mij nu om het principe van de Noordvleugel. In het Noorden moet nog wel wat gebeuren. Terecht zegt de minister dat wij er banen moeten creëren en de problemen in de Noordvleugel moeten oplossen. Er zijn de afgelopen jaren nogal wat uitdagingen bijgekomen. Je kunt je afvragen of het gereserveerde geld voldoende is om aan de maatschappelijke vraag te voldoen.

Minister **Zalm**: Dat kan ik nu niet overzien. Als een minister meent het in Nederland een heel stuk beter te kunnen maken door een project voor te stellen, komt dat in de begrotingsvoorbereiding automatisch aan de orde. Wij beoordelen het dan. Wij hebben een reservering gemaakt voor de problematiek van de Noordvleugel ten bedrage van 4,5 mld. Wij hebben 2,73 mld. gereserveerd voor de dubbele doelstelling van de bereikbaarheid van het Noorden en de Noordvleugel. Ook ter bevordering van de creativiteit is het heel goed om te kijken hoe ver wij daarmee kunnen komen. Wat mij betreft is de inzet dat wij hiermee uitkomen en dat wij met dit bedrag beide doelen goed zullen kunnen dienen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Maar inzet hoeft niet uitkomst te zijn.

Minister **Zalm**: Dat geldt altijd. Het zou best kunnen dat wij ook met minder toe kunnen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Mijn vraag is nog een andere...

Met minder toe kunnen! Ja, dat geloof ik ook wel!

Minister **Zalm**: Ik plaag ook maar. Ook dit is weer een gelaagde zaak. Ik heb een totaal uitgavenkader. Dat is bikkelhard. Als er prioriteiten zijn en wij voor een bepaald terrein iets meer nodig hebben, zal op andere zaken moeten worden ingeschikt. Zo doe ik het al elf jaar. Elke minister kan in principe een redelijk verhaal houden. De collega's moeten zich dan echter realiseren dat wat je meer geeft aan de ene minister, de anderen minder zullen krijgen. Dat zijn de spelregels. Deze afweging wordt binnen het kabinet gemaakt. Er is nooit iets volstrekt onbespreekbaar, mits aannemelijk wordt gemaakt dat het maatschappelijk belang de kosten rechtvaardigt. Er staan ook andere onderwerpen op de begroting. De jeugdzorg is bijvoorbeeld een heel andere dimensie. Het moet allemaal binnen de totale begroting worden ingepast en afgewogen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Mijn vraag betreft de discussie over de kosten-batenanalyse. Ik ben blij dat de minister van Financiën erkent dat deze op een aantal punten problematisch is omdat milieukosten moeilijk te kwantificeren zijn en milieubaten wellicht al helemaal niet. Over gezondheidskosten hebben wij het nog niet eens gehad. Ook dat is een heel apart verhaal. Wij hebben dan al een veld dat de helft van ons leven beslaat, dat in de kosten-batenanalyse moeilijk te vangen is.

Minister **Zalm**: Het is betrekkelijk eenvoudig. Er staan allemaal minnen. Je weet dus dat het alleen maar erger wordt.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dat komt zo nog wel.

Ik heb een groot probleem met de wijze waarop de kosten-batenanalyse überhaupt politiek is ingezet. Ik zou willen zien dat alle punten die ik net noemde correcter werden geraamd. Is de minister bijvoorbeeld bereid om het Milieu en Natuur Planbureau van het RIVM eens naar de leidraad te laten kijken? Zijn er nog verbeteringen mogelijk? Is een andere systematiek wenselijk?

Minister **Zalm**: Ik wijs gemakshalve toch nog even op blz. 83. Daar zijn allerlei dimensies die niet in geld kunnen worden uitgedrukt vermeld. Als ik een milieuman was, zou ik zeggen dat het wel een heel slecht project is. Wij hebben al gesproken over de zaken die op geld waardeerbaar zijn. De score voor natuur en landschap is negatief, want het wordt er niet mooier op als je een extra lijn aanlegt. Dat kan ik zelfs wel bedenken. Als je nog meer gaat rijden, is dat voor lucht en geluid ook niet goed.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik moet kiezen welke discussie ik nu voer. Ik voer toch liever de principiële discussie over de systematiek en de mate waarin die toereikend is. Moet de systematiek niet verbeterd worden? Moeten wij daar niet aan werken? In dat kader vraag ik of de minister bereid is de zaak aan het Milieu en Natuur Planbureau voor te leggen. Dat kan kritisch doorlichten en met voorstellen tot verbetering komen. Misschien komt het met een gedeeltelijk andere systematiek. Dan kunnen wij ook de andere kant van ons leven, die zo belangrijk is, volwaardig meenemen.

Minister **Zalm**: Algemeen methodisch hebben wij de OEI-leidraad. Het RIVM is bij de opstelling betrokken geweest. Het Milieu en Natuur Planbureau was er nog niet. Het CPB heeft samenwerkingsrelaties met het RIVM. Misschien kunnen wij nog verder gaan met het op geld waarderen van milieueffecten. Daar zijn nieuwe mogelijkheden voor. Inmiddels zijn er bijvoorbeeld verhandelbare emissierechten, dus wij zouden emissies kunnen gaan waarderen. Dat vind ik dan prima. Ik ben altijd voor een kwalitatieve upgrade van dit soort kosten-batenanalyses. In dit concrete geval is dat niet relevant, want er is geen enkel misverstand over de tekens.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Ik kan het betoog van de minister over de kosten-batenanalyse een heel eind volgen, maar ik mis een relativering die wel in de documenten staat. Uiteindelijk is de analyse een bouwsteen voor de politieke besluitvorming, maar zij treedt er niet voor in de plaats. Er zijn altijd veel effecten die niet in geld uit te drukken zijn en, hoe goed je het ook doet, politiek verschillend gewogen kunnen worden. Je kunt een basisvoorziening voor een beperkte groep mensen vanuit bepaalde rekenmethoden wel welvaart-vernietiging noemen, maar je kunt ook vaststellen dat het welzijn van een bepaald gebied ermee gediend is en dat je het ervoor over hebt.

Minister **Zalm**: Maar je gaat dan natuurlijk ook na hoe je de welvaart in dat gebied, gegeven het bedrag, maximaal kunt verhogen. Als je een bepaalde verhoging wilt, kun je nagaan hoe je dat zo efficiënt mogelijk kunt doen. In dit geval is het oordeel: volstrekt inefficiënt.

De heer **Hermans** (LPF): Ik neem maar de mogelijkheid

Zalm

te baat om nog een vraag te stellen over de maatschappelijke kosten-batenanalyse. In een interruptiedebatje met naar ik meen mevrouw Dijkstra werd gesproken over de herverdeling van welvaart. Dat zou een positieve bate zijn. Nu is een van de kritiekpunten op het onderzoek van de Rijksuniversiteit Groningen dat dit positief is meegenomen, terwijl er de facto een herverdelingseffect is. Ergens anders neemt de welvaart af. Alles bij elkaar heb je er niets aan. Het effect is nul.

Minister Zalm: Nu kom ik mevrouw Dijkstra tegemoet. Ik kan mij voorstellen dat je een zelfstandige waarde hecht aan herverdeling. Stel dat wij de bijstand afschaffen. Het Centraal Planbureau rekent dan uit dat het goed is voor het bnp. Wij hechten dan toch niet alleen aan het bnp, maar ook aan een enigszins fatsoenlijke verdeling van het bnp. Dat vinden wij een zelfstandige waarde. Dat is politiek legitiem, al kun je er verschillend over denken. Als wij 100 mln. weten over te hevelen van de Randstad naar Groningen, vinden wij dat dan positief of is dat dan neutraal? Als iemand zegt dat hij dit positief vindt, dan heb ik daar enig begrip voor. Maar het maakt natuurlijk wel wat uit of je voor het overhevelen van dat bedrag van 100 mln. 10 mld. of 500 mln. moet investeren. Je moet dus ook altijd naar de efficiency vragen, als je bepaalde effecten wilt bereiken. En hierbij moesten wij helaas tot de slotsom komen – ik heb het zelf natuurlijk meegemaakt, laat ik ook mijzelf maar eens kritisch toespreken – dat bij het bedrag van 2,73 mld. dat wij voor twee doeleinden hadden gereserveerd, het vehikel zelf de probleemstelling heeft overschaduwd. Die was tweemaal: de bereikbaarheidsproblematiek in de Randstad en in de Noordvleugel aan de ene kant en het stimuleren van het gevoel “er gaat niets boven Groningen” aan de andere kant. Ik denk dat wij nu verstandig zijn geweest, en dat vloeit ook eigenlijk uit deze analyse voort, waarbij heel wat deskundigen betrokken zijn geweest. Wij hebben apart bekeken hoe wij de economie van Groningen zo goed mogelijk zouden kunnen bevorderen met een verhouding van baten en kosten die tot de conclusie leidt dat wij een goede investering hebben gedaan vanwege het maatschappelijke rendement ervan, en hoe wij de bereikbaarheidsproblematiek in de Randstad zouden kunnen oplossen. Het vermengen van deze twee leverde immers per saldo geen goed resultaat op.

Dit neemt natuurlijk niet weg dat minister Peijs de toezegging heeft gedaan om nog weer eens een hst-variantje en een variant op de Hanzelijn te bekijken, maar het lijkt mij sterk dat een trein die 160 km/u rijdt, positief zou uitpakken als treinen met snelheden van 120 km/u en 200 km/u een negatief resultaat zouden opleveren. En bij die hst-variant moet het om een wel heel kleine investering met gigantische maatschappelijke baten gaan, vergelijkbaar met die van een magneet-zweefbaan, om de verhouding van maatschappelijke baten en kosten op een getal groter dan 1 uit te laten komen. Maar dit onderzoek is toegezegd, dus er komt een analyse. Er zijn al zoveel varianten doorgerekend dat er inmiddels heel wat routine op dit punt is opgedaan.

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik heb een vraag die enigszins aansluit op die van de heer Hermans: heeft de minister kennis kunnen nemen van de alternatieve kosten-batenanalyse van de Rijksuniversiteit Groningen? Daarin staat in ieder geval de conclusie centraal dat het

maatschappelijk rendement licht positief is: 0,8% tot 4%. De minister kan zeggen dat je het geld dan nog altijd beter op de bank zou kunnen zetten, maar de stelling dat er sprake zou zijn van welvaartsverlies, zou je hiermee toch wel kunnen relativiseren. En daarnaast wijst de heer Hermans erop dat er sprake is van werkgelegenheidswinst voor Noord-Nederland en voor Flevoland, maar natuurlijk ook van een bepaald herverdelingseffect dat je politiek zou kunnen beoordelen.

Minister Zalm: De werkgelegenheidswinst is in de sommen verwerkt, althans wel in de maatschappelijke kosten-batenanalyses die in deze studie zijn verwerkt. Ik moet zeggen dat een maatschappelijk rendement van 0,8% – dat is dan waarschijnlijk het resultaat van een intern rendementsberekening – met een discontovoet van 4% en een risico-opslag toch een negatief resultaat te zien geeft. Dus zelfs met de zeer bekritiseerde methode van batenberekening van de Rijksuniversiteit Groningen kom je bij een adequate discontovoet niet aan de maat van een positieve baten-kostenverhouding.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Ik zou willen aansluiten op een opmerking van de heer Van der Staaij, want volgens mij hebt u wél alleen gelet op de economische haalbaarheid. Minister Peijs gaf al aan dat het bij de structuurvisie gaat om twee vragen “waar doen wij het voor?” en “wat hebben wij eraan?”. Bij “waar doen wij het voor?” staat dat er nauwelijks sprake is van probleemoplossend vermogen in de zin van transitie van economische structuur. Het oplossen van problemen in andere zin wordt niet genoemd. En bij “wat hebben wij eraan?” wordt alleen de bijdrage aan de Nederlandse economie genoemd. Ik vind nergens in de conclusie iets terug over de maatschappelijke waarde van het project.

Minister Zalm: Wel in de kosten-batenanalyse. Er is in hoofdstuk 6 sprake van de reistijdwinst en er wordt zelfs meegerekend dat de reistijd per auto afneemt als er wat meer mensen met de trein gaan. Verder is er rekening gehouden met het aantal arbeidsplaatsen, de effecten op emissies, geluidshinder en verkeersveiligheid, vermeden investeringen, beheer- en onderhoudseffecten, natuur en landschap, bodem en water. Kortom, er is heel veel meegerekend. Wat is er volgens u niet meegerekend wat wel meegerekend had moeten worden?

Mevrouw **Gerkena** (SP): U zegt dat de gemiddelde tijdwinst bij het reizen met het openbaar vervoer vanuit het Noorden naar de regio Amsterdam kan oplopen tot 60 à 75 minuten, maar vervolgens zegt u dat dit voor de economie niet baat.

Minister Zalm: Nee, het is gewaardeerd op geld. Daar is in het kader van de Hanzelijn-plus-plus 0,4 mld. waarde aan toegekend, op basis van vermenigvuldiging met een soort loonbedrag voor uitgespaarde reistijd. U vergist zich door te denken dat er bedrijfseconomisch wordt gerekend. Er wordt hierbij echter niet bedrijfseconomisch gerekend. U kunt op bladzijde 83 zien dat het bedrijfseconomisch over het algemeen nog slechter uitvalt, omdat dan dit soort baten niet bij de mensen zelf neerslaan; deze komen niet uit de financiën van het project, maar ze worden in de maatschappelijke kosten-batenanalyse juist wel meegerekend. Kortom, het is geen louter financiële berekening; het is een geavanceerde berekening die ook

Zalm

zo veel mogelijk zaken op geld waardeert die niet via de schatkist lopen. Wat dat betreft is dit al een veel ruimere benadering dan een ordinaire minister van Financiën meestal toepast.

De **voorzitter**: Die term, "ordinary", hebben wij overigens, met uw goedvinden, vertaald als: een gewone minister van Financiën.

□

Staatssecretaris **Van Gennip**: Voorzitter. Ik zal het aan de korte kant houden; wij zijn nu al een aantal uren bezig.

Allereerst moet mij over de economische positie van het Noorden een aantal dingen van het hart. Ik herken mij er niet helemaal in zoals wij hier over het Noorden spreken. Het kabinet is nu drie jaar in functie en ik ben gedurende deze drie jaar heel vaak in het Noorden geweest en heb daar een heel sterke regio ontmoet. Ik heb daar mensen ontmoet met zelfvertrouwen, mensen die er iets van willen maken, mensen die grote kansen hebben en die bijvoorbeeld Energy Valley aan het opzetten zijn of kleine ICT-bedrijven rondom de universiteit van Groningen, of die hun agrarisch bedrijf aan het omvormen zijn. Ook heb ik Wetsus gezien. Er is zo ontzettend veel in het Noorden om trots op te zijn. Ik vind dat wij in deze Kamer ook maar eens wat anders over het Noorden moeten gaan spreken, omdat de manier waarop wij erover spreken, het Noorden volgens mij geen goed doet.

Nederland is een land met sterkte punten en kansen en met knelpunten. Dat geldt voor elke regio. Een aantal weken geleden stond ik hier in een spoeddebat over NedCar; een aantal maanden geleden stond ik hier in een algemeen overleg over Oost-Nederland. Ik heb overleggen gehad over het grotestedenbeleid, over de Rotterdamwet en noem maar op. Elke regio in Nederland heeft zo zijn problemen en knelpunten, maar elke regio in Nederland heeft ook sterktes en kansen en positieve punten. Als je het over de Rotterdamwet hebt, kun je het net zo goed hebben over de haven van Rotterdam, die toegangspoort tot Europa is en heel veel logistiek aantrekt. Als je het over het Zuiden hebt, over NedCar, kun je het ook over de innovatiekansen hebben in Zuidoost-Nederland. Als je het over het Noorden hebt, moet je het ook hebben over energie als kans, over water – ik noemde al Wetsus – en over de agribusiness. Dat zijn bovendien drie dingen waarvan ik in een overleg met de noordelijke bestuurders, zo'n anderhalf à twee jaar geleden, heb gezegd dat dit zaken zijn waar oorlogen over gevoerd worden. Daarmee heb je, zowel qua kennis alsook qua toekomstig potentieel, drie dingen in handen die heel veel waard zijn. Dat heb ik toen water, vuur en aarde genoemd: dat hééft het Noorden. Het Noorden heeft ook toerisme en een van de sterkst groeiende markten in Europa is op dit moment toerisme. Als wij het hebben over het creëren van banen – ik wil niet de hele globaliseringsdiscussie erbij betrekken – dan moet het juist in zoiets als toerisme zijn, omdat het daar gemakkelijk instromen is, ook voor laagopgeleiden.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Het zijn fantastisch warme woorden die deze staatssecretaris over het Noorden spreekt...

Staatssecretaris **Van Gennip**: Zo voel ik het ook.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Als de staatssecretaris zo gelooft in deze sterke regio, dan vraag ik haar het volgende. Zij zegt dat het Noorden van alles en nog wat heeft, maar als het aan de staatssecretaris had gelegen, zou het Noorden het programma Kompas voor het Noorden niet meer hebben gehad. Het is pas na een interventie in deze Kamer geweest dat een deel van de beoogde middelen, van 2006 tot 2010, weer terugvloeyde naar waar de middelen hoorden, namelijk naar het Noorden. Het is niet aan de staatssecretaris te danken dat dit is gebeurd. Zij kan, met andere woorden, er nu wel allerlei opmerkingen over maken hoe zij naar het Noorden kijkt en hoe anderen naar het Noorden kijken, maar ik zou zeggen: put your money where your mouth is.

Staatssecretaris **Van Gennip**: De beleidslijn van Pieken in de Delta is dat moet worden gekeken naar de kracht van de regio. Die beleidslijn is gedeeld door de Kamer, ook door uw fractie. Je moet een regio niet alleen zelfvertrouwen geven, je moet ook investeren in de kansen van een regio. Je ziet ook dat het werkt, niet alleen in de Randstad, maar ook in het Noorden. Energy Valley was een paar jaar geleden een klein idee, dat de afgelopen jaren door de aandacht vanuit Den Haag uitgroeit tot een groot project, met universitaire kennis, met bedrijven en met een visie voor de toekomst. Dan zie je wat het focussen op kansen kan doen. Waarom? Omdat mensen zich graag scharen achter iets wat kansrijk is, omdat daarmee nieuwe ideeën worden gegenereerd. Er wordt nu een FES-claim voorbereid.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Uiteraard vindt ook mijn fractie het prachtig om te focussen op kansen, alleen zien wij wat meer kansen buiten de Randstad dan u.

Staatssecretaris **Van Gennip**: Dat lijkt mij volstrekt onjuist. In de Randstad wordt mij verweten dat ik alleen maar in de regio ben. Wat u zegt, is dus in het geheel niet waar. Komende week teken ik met een aantal gemeentes in de veenkoloniën een convenant over hoe wij daar heel praktisch het ondernemingsklimaat voor het mkb gaan verbeteren. Zij krijgen wat hulp van mij om ervoor te zorgen dat het voor ondernemers wat makkelijker wordt om daar te ondernemen.

Het pakket met alternatieven moet een stuk beter worden uitgewerkt dan wat er nu na zes weken is verzameld. Hoe moet dat? Op korte termijn moet er verder overleg worden gevoerd met het Noorden. Daar moeten de ideeën vandaan komen, daar moeten zij worden gedragen en uitgewerkt, in samenwerking met ons. Wij moeten kijken hoe wij dit aanpakken, en naar synergie met de aanpak in het kader van Pieken in de Delta, waarna wij met goed uitgewerkte projecten zullen moeten komen. Dat betekent een flexibel proces om te komen tot de beste projecten, die marktgericht moeten zijn en moeten worden gedragen door de regio. Als ik daar samen met de regio een goed pakket van wil maken, heb ik daar een maand of vier voor nodig.

De heer Hofstra stelde een vraag over de bijdrage van het Noorden aan het transitiepakket. Aan de infrastructuurele kant spelen infrastructurele afwegingen, terwijl aan de economische kant sprake is van een evenredige bijdrage. Dat betekent overigens niet 50/50. Wij hebben daarmee bedoeld te zeggen – het is inderdaad wat ongelukkig opgeschreven – dat bij alle economische



De heer Van der Ham (D66)

© M. Sablerolle – Gouda

projecten een bijdrage wordt gevraagd van de regionale bestuurlijke partijen, het bedrijfsleven of universiteiten, zodat een veel beter draagvlak ontstaat.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Het verder uitdiepen van het transitie­model gaat zo'n vier maanden duren. Nu hebben wij net besproken dat er een vergelijking zal worden gemaakt tussen het transitie­model en de hst-3. Hoe kunnen wij dan een goede vergelijking maken als dat transitie­model nog niet de hardheid heeft die het waarschijnlijk over vier maanden heeft, terwijl wij wel vrij snel keuzes willen maken?

Staatssecretaris **Van Gennip**: Als wij het economisch pakket goed willen bekijken, heb ik daar een maand of vier voor nodig. Dat pakket is dan "CPB-proof". Wij kunnen wel een soort tussen­stap zetten door een outline te maken. Nu liggen er ook al drie of vier hoofdstukken die door die twee bureaus zijn samengesteld. Om tot harde cijfers te komen, ofwel het CPB-proof zijn, hebben wij inderdaad vier maanden nodig.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik hoop dat er in de zomer kan worden doorgewerkt.

Staatssecretaris **Van Gennip**: Ja.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Begrijp ik het goed dat de regering en het Noorden pas in oktober 2006 het definitieve overleg zullen voeren op grond waarvan een echte vergelijking kan worden gemaakt en gezamenlijk conclusies kunnen worden getrokken?

Staatssecretaris **Van Gennip**: Morgen zullen wij met het overleg beginnen.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Het is niet mogelijk om overleg te voeren als het transitie­model nog niet de status "hard" heeft. Dan is het immers niet mogelijk om goed te vergelijken.

Staatssecretaris **Van Gennip**: Nee, maar ik wil het alternatief, het economisch pakket, samen met het Noorden samenstellen. Dat is natuurlijk niet iets wat wij

vier maanden zullen uitstellen. Snelheid en samenwerking zijn belangrijk om tot een kwalitatief goed project te komen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): De staatssecretaris heeft eerder in haar betoog aandacht besteed aan de bijdrage van het Noorden aan haar alternatieve economische agenda. Zij heeft gezegd dat er altijd een bijdrage wordt geleverd, maar de vraag is of dat in dit geval gerechtvaardigd is. Het kabinet heeft het Noorden een snelle verbinding toegezegd, maar die komt er niet. Het kabinet is van plan om iets anders te doen, maar daaraan moet het Noorden wel meebetalen. Kan de staatssecretaris zich voorstellen dat het Noorden dat niet als een briljante tegemoetkoming zal ervaren?

Staatssecretaris **Van Gennip**: Het Noorden zou ook financieel aan de magneetzweefbaan hebben bijgedragen. Om de juiste keuze te maken, is het van belang om partners te vinden die willen meewerken om die projecten vorm te geven. Dat is altijd zo.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Het verschil is dat het Noorden zelf om een snelle verbinding heeft gevraagd.

Staatssecretaris **Van Gennip**: Misschien wil het Noorden ook graag een aantal projecten uit het transitie­pakket. Ik vermoed dat dit het geval zal zijn.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik ben het eens met de stelling van mevrouw Dijksma over de financiële bijdrage. Het Noorden is royaal geweest door te zeggen dat het 1 mld. voor de magneetzweefbaan wil bijdragen, maar het is zijn geld. Het lijkt mij dan ook logisch dat het Noorden zelf bepaalt waaraan het financieel bijdraagt en onder welke voorwaarde. Ik ben het dus niet met de staatssecretaris eens dat zij het Noorden meteen de rekening kan voorleggen op het moment dat er iets anders gebeurt.

Wij draaien steeds in een kringetje rond als het om de vergelijkbaarheid van de varianten gaat. Ik heb er steeds voor gepleit om aandacht te besteden aan de infrastructuur op zichzelf. Daarover zullen wij spoedig nadere informatie ontvangen. Minister Peijs heeft gezegd dat er binnen Noord-Nederland nog andere bereikbaarheidsprojecten zijn. Die kunnen ook heel interessant zijn en daarbij komt dat die als basisvoorwaarde voor de economie belangrijk zijn. Ik pleit ervoor om die transitie even apart te zetten. Die discussie loopt naar mijn idee sowieso veel langer. Zodoende kunnen wij de vaart erin houden en dan kan binnen een afzienbare termijn die duidelijke besluitvorming tot stand komen.

Staatssecretaris **Van Gennip**: Wij zullen nagaan in hoeverre wij een en ander uit elkaar kunnen trekken en op welk moment. Zojuist heb ik gesproken over een outline. Het voordeel daarvan is dat je in de gaten hebt wat je op het punt van het transitie­pakket doet. Dan is het echter nog niet zodanig uitgewerkt dat het CPB-proof is. Wij kunnen dan wel verder met de discussie over de infrastructuur.

Het leveren van een bijdrage kan ook menskracht inhouden, bijvoorbeeld partners in de regio. Als wij een bijdrage vragen, betekent dat niet dat wij minder geld uitgeven. De totaal­som is natuurlijk hetzelfde.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik begrijp de

Van Gennip

besluitvormingsprocedure nog niet goed. Het geld kan slechts één keer worden uitgegeven. Minister Peijs zal zich opnieuw verdiepen in de verschillende varianten. Als dat eind juni aanstaande een positief beeld oplevert, is de staatssecretaris nog niet klaar. Toch heeft minister Peijs gezegd dat zij eind juni een besluit zal nemen. Hoe gaat dat dan?

Staatssecretaris **Van Gennip**: Ik heb minister Peijs horen zeggen dat zij eind juni de doorrekening klaar hoopt te hebben voor de verbinding. Dat wil niet zeggen dat er dan al een kabinetsbesluit voorligt.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Daar gaat het misverstand over. Zij heeft gezegd dat zij eind juni van haar voorgenomen besluit – waarvoor nu de inspraakprocedure loopt – een echt besluit maakt. Dat kan zij naar mijn idee niet doen, want aan de ene kant heeft zij misschien een positief beeld van zo'n snellere verbinding en aan de andere kant ziet zij heel veel in het alternatief. Dat zijn twee positieve dingen. Dan moet je de keuze tussen wat je uiteindelijk gaat doen naar mijn idee uitstellen.

Staatssecretaris **Van Gennip**: Op dat moment moeten wij kijken waar wij staan. Het is mogelijk dat het alternatief er heel positief uitkomt of heel negatief, maar het is ook mogelijk dat wij wat het alternatief betreft ongeveer in het midden uitkomen. Als het heel positief of heel negatief is, is het een heel andere beslissing dan wanneer je ongeveer in het midden uitkomt. Maar misschien wil minister Peijs er zelf iets over zeggen.

Minister **Peijs**: Ik heb gezegd dat ik de Kamer 30 juni een brief zal schrijven met alle doorrekeningen die wij op dat ogenblik gedaan hebben. Daarin zal staan hoe het ervoor staat met de onderhandelingen en waar wij staan met het transitiealternatief. Dat kan de Kamer dan verwachten.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het is een brief over de stand van zaken, maar het is niet gezegd dat het een brief is met een besluit uit de ministerraad.

Minister **Peijs**: Ik hoop wel dat wij heel ver zijn. Ik denk dat wij de Kamer een brief kunnen sturen over bereikbaarheidsalternatieven, waarin wij ook een outline kunnen geven van het geld dat wij willen reserveren voor een economisch transitiealternatief.

De heer **Van der Ham** (D66): Het is natuurlijk mogelijk dat er een aardig pakket uitkomt voor de hst, maar ook dat er een aardig economisch pakket uitkomt. Dan kan ik mij voorstellen dat men om elkaar heen gaat draaien, omdat aan de ene kant een snelle lijn de winst van het Noorden is maar aan de andere kant het economisch pakket het kabinet beter uitkomt. Daar kun je natuurlijk eindeloos over blijven onderhandelen. Wanneer valt voor de minister de bijl? Wanneer hakt zij de knoop door en bepaalt zij dat er een besluit moet worden genomen, los van de vraag of dat nu in overeenstemming met het Noorden gebeurt of niet?

Staatssecretaris **Van Gennip**: Volgens mij heeft minister Peijs die vraag net beantwoord. Eind juni komt er een brief met alle berekeningen en de informatie over de

stand van zaken. Afhankelijk van de informatie kan dan heel snel een besluit genomen worden of niet. Dat hangt ervan af of zaken heel dicht bij elkaar liggen of er gekozen moet worden uit twee positieve dingen. Dat moeten wij eind juni bekijken wanneer die eerste informatie aan de Kamer er ligt.

De heer **Van der Ham** (D66): Over een maand hebben wij informatie en over vier maanden weer. Daar zal ongetwijfeld over onderhandeld worden. Het risico bestaat dan dat er nog zo veel verschil van mening bestaat dat er niet uit wordt gekomen met het Noorden. Wellicht is er sprake van enige halsstarrigheid, die wij wel gewend zijn. Op een gegeven moment moet er wel een besluit genomen worden over de inzet van de 2,73 mld. om de urgente problemen in het Noorden op te lossen. Op welke termijn moet het daadwerkelijke besluit genomen zijn?

Minister **Peijs**: Als de hst een goed alternatief blijkt te zijn, krijgt u daar op 30 juni een brief over met een besluit. Wij sturen echter nooit dictaten naar de Kamer. Wij sturen onze mening naar de Kamer en na het reces hebben wij een discussie met de Kamer. Als u het er niet mee eens bent, gaan wij samen in discussie.

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik heb de indruk dat het wat rommelig wordt. De Kamer heeft breed de wens uitgesproken voor een zorgvuldige afronding van het onderzoek naar nut en noodzaak. Om in TCI-termen te spreken, zitten wij in de eerste fase van het proces, de oriëntatiefase. Die moet zorgvuldig tot een eind worden gebracht. De Kamer heeft verzocht twee varianten naast elkaar uit te werken opdat daar een goede, zorgvuldige keuze uit gemaakt kan worden. Dan vind ik het raar om voor een van die twee varianten in juni met een conclusie te komen en van de andere nog niet te weten waar wij aan toe zijn. Ik vind dat niet handig.

Minister **Peijs**: Als de hst-variant positief uitpakt, is het geld echt op. Dan zijn wij klaar. Dat is dan de invulling van de 2,73 mld.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik wil toch even op deze redenering ingaan. De minister zegt dat wij klaar zijn als die variant positief uitvalt. Inderdaad, maar die kan ook iets minder positief uitvallen. De minister zegt dan meteen dat wij dan niet klaar zijn, maar dan is de minister nog niet klaar met ons. Het alternatief van de minister staat immers nog niet op papier. Wij weten niet of dat uiteindelijk nog slechter of beter is dan bijvoorbeeld de hst-3-variant. Dat is nou juist wat wij willen weten. Als de minister een zorgvuldige afweging wil maken en meent dat haar alternatief het beste is, dan willen wij dat zodanig op tijd weten dat wij ook echt een keuze kunnen maken.

De **voorzitter**: Ik geef de minister van Verkeer en Waterstaat nog een keer de gelegenheid hierop te reageren. Ik stel voor dat de staatssecretaris daarna haar betoog vervolgt.

Minister **Peijs**: Ik geef het antwoord straks.

De **voorzitter**: Dan is het woord aan de staatssecretaris van Economische Zaken.

Van Gennip

Staatssecretaris **Van Gennip**: Voorzitter. Dan ga ik in op het alternatieve economische pakket. Om een goed pakket samen te stellen is samenwerking met het Noorden belangrijk, evenals een besteding over langere tijd. In de komende vijf tot zeven jaar wordt in het Noorden een aantal programma's uitgevoerd. Hierbij zullen wij dus een veel langere looptijd moeten hanteren. Er moet een kwalitatief goede samenhang zijn tussen de projecten die erbij komen en de projecten die al lopen. Daarbij kun je bepalen dat alle projecten aan bepaalde kwaliteitseisen moeten voldoen, maar je kunt ook een fonds oprichten en daaraan criteria verbinden op basis waarvan geld aan projecten wordt besteed.

De heer Van der Ham heeft mij gevraagd een aantal voorbeelden te geven van projecten in een alternatief pakket. Energie heb ik net al genoemd. Daarbij kun je denken aan een multifuel energiecentrale, CO₂-afvang, blauwe energie of watertechnologie. Ook sensor-technologie, bijvoorbeeld bij de monitoring van de gaswinning uit de Waddenzee, is een voorbeeld, evenals het koolhydratenkenniscentrum Agri en toerisme. Metaal en scheepsbouw zijn ook heel belangrijk.

Het Noorden exporteert relatief gezien nog steeds minder dan de rest van Nederland. Misschien moeten wij iets aan exportondersteuning doen om ervoor te zorgen dat het Noorden op hetzelfde percentage export uitkomt. Ik noem ook het generiek mkb-beleid. Het Noorden heeft een achterstand op het gebied van de innovatie van het mkb. De uitdaging op dit gebied is in het Noorden wat groter dan in de rest van Nederland. Verder noem ik het arbeidspotentieel en de vraaggerichte scholingsprojecten, maar ook de sociale innovatie. In de drie jaar dat ik staatssecretaris ben, heb ik met name in het Noorden heel leuke projecten op het gebied van sociale innovatie gezien. Daar is het Noorden goed in. Ook daarin kan geïnvesteerd worden. Het resultaat daarvan kun je dan ook in de rest van Nederland gebruiken. Dat zijn voorbeelden die bij zo'n transitiepakket horen, maar in het Noorden leven ongetwijfeld nog veel meer ideeën.

Dit kabinet is er klaar voor om samen met het Noorden een goed en stevig onderbouwd alternatief pakket samen te stellen. Mocht het niet tot een besteding in infrastructuur komen, dan kan dat pakket op de langere termijn voor een prima alternatieve besteding zorgen. Daarbij willen wij vooral investeren in de kansen en de sterktes van het Noorden, want dan levert het uiteindelijk het meeste op.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

De **voorzitter**: De spreektijd in tweede termijn bedraagt een derde van die in eerste termijn. Dat is dus twee minuten spreektijd. Ik ga ervan uit dat de sprekers zich daaraan zullen houden.

Het woord is allereerst aan de heer Van Hijum.

De heer **Van Hijum** (CDA): Voorzitter. Ik wil allereerst de bewindslieden danken voor de uitgebreide beantwoording. Zij zijn goed ingegaan op de argumenten en de zorgen die in de Kamer leven. Wij zijn ook bijzonder content met de bereidheid van de minister om serieus te kijken naar de hst, om de risico's, de kosten en de baten op een rij te zetten en te kijken of die variant ook binnen de afgesproken financiële randvoorwaarden kan worden

gerealiseerd. Daarnaast willen wij de minister ook nadrukkelijk de ruimte geven om de regiospecifieke oplossingen zowel voor Noord-Nederland als voor de Noordvleugel nader uit te werken.

Wij gaan ervan uit dat het allemaal zal plaatsvinden in goed overleg en in nauw contact met de betrokken overheden, zowel in Noord-Nederland als in Flevoland, en dat er ook van twee kanten een open houding zal worden betracht ten aanzien van de uitkomsten van het hele proces. Een aantal collega's heeft terecht opgemerkt dat het alleen zin heeft om overleg te voeren als je dat overleg ook open in gaat.

Voorzitter. Ik was eigenlijk niet van plan om een motie in te dienen. Het einde van het debat riep echter wat verwarring op ten aanzien van de toezeggingen. Het is niet helemaal duidelijk wat wij nu op welke manier te horen zullen krijgen. Daarom dien ik de volgende motie in. Deze motie is meeondertekend door de heren Hofstra, Slob en Van der Staaij en door het lid van Hare Majesteits meest loyale oppositie, mevrouw Dijkma.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het kabinet voornemens is, af te zien van de aanleg van de Zuiderzeelijn en de 2,8 mld. die voor dit project gereserveerd is in het Infrastructuurfonds een nieuwe bestemming te geven;

overwegende dat de nota's Ruimte en Mobiliteit inzetten op ruimtelijk-economische structuurversterking van Noord-Nederland en dat de definitieve keuze voor een oplossing gemaakt moet worden op basis van de verwachte bijdrage aan de ontwikkeling van de regionale economie;

verzoekt de regering, in overleg met regionale overheden in de uitwerkingsfase naast regiospecifieke oplossingen ook de hst-variant nader te verkennen, de Kamer over de uitkomsten van deze verkenning uiterlijk in oktober te informeren en de financiële reservering voor de Zuiderzeelijn in het Infrastructuurfonds tot die tijd niet aan te tasten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Hijum, Hofstra, Slob, Van der Staaij en Dijkma. Zij krijgt nr. 28 (27658).

De heer **Van Hijum** (CDA): In de richting van mijn collega's wil ik het voorstel overeind houden om ons eigen Onderzoek- en Verificatiebureau op te dragen om toch nog eens goed te kijken naar die twee kosten-batenanalyses om voor onszelf de afweging te kunnen maken hoe de maatschappelijke baten daadwerkelijk moeten worden ingeschat.

Ik sluit af met een oproep aan het kabinet en aan de mensen in Noord-Nederland om in de geest van de commissie-Langman nu echt de draad op te pakken en samen te werken aan het versterken van de regionaal-economische structuur in Noord-Nederland. Hier is niet

Van Hijum

alleen de werkgelegenheid en de economie van het Noorden in het geding, maar ook de betrouwbaarheid van de overheid.

□

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Ook ik wil het kwartet bewindspersonen hartelijk danken voor hun beantwoording van de vragen. Dat gebeurde eigenlijk in verschillende termijnen, want het was een wat heen en weer lopen van de een na de ander naar het spreekgestoelte. Het is goed dat wij met elkaar een uitgebreide gedachteswisseling hebben gehad over de structuurvisie naar aanleiding van het voorgenomen besluit van het kabinet. Wij hebben daarbij zelfs gratis en voor niets een minicollage over de kosten-batenanalyse van minister Zalm gekregen. Het kon dus niet op vandaag!

De winst van het debat is dat het uiteindelijk toch is uitgelopen op het creëren van ruimte, die minister Peijs ook namens de regering heeft geboden, om in overleg te treden met het Noorden – maar daar horen de bestuurders van Flevoland op een bepaald moment natuurlijk ook bij – om uiteindelijk te komen tot een reële vergelijking van de verschillende modellen. Dat moet ook gebeuren op basis van onderzoek. Aan de ene kant is er het model dat het kabinet voorstaat in zijn voorgenomen besluit, het transitiemodel, en aan de andere kant is er de hst-3. Ik denk dat het goed is dat deze afspraak is gemaakt. Daar stemmen wij uiteraard van harte mee in.

Ik heb wel aangegeven dat dit overleg moet worden gevoerd met een open houding van zowel het Noorden als de regering. Naar mijn mening betekent dit niet dat je, zoals minister Peijs terugkaatsend zei, dan met een open portemonnee aan het discussiëren bent. Het betekent dat je niet het overleg ingaat met al getrokken conclusies. Het betekent wel dat je probeert om op basis van de informatie die je op tafel krijgt over zowel het transitiemodel als de hst-3-variant met elkaar tot gezamenlijke conclusies te komen. Het zou geweldig zijn als dit zou lukken. In dat opzicht vond ik het jammer dat minister Zalm in een klein bijzinnetje al aangaf dat hij de hst-3-variant eigenlijk niet zag zitten uit een oogpunt van kosten en baten. Een open houding houdt in dat je dat soort dingen afwacht en bekijkt wat het onderzoek uiteindelijk uitwijst. Het lijkt mij goed om het bij elkaar te houden. Dat is ook de reden waarom ik de motie van de heer Van Hijum op dat punt heb ondertekend.

Ik wil eindigen met een enkele opmerking over de NoordLink. Ik zou het jammer vinden als dat alternatief helemaal overboord zou worden gegooid om het in scheepvaarttermen te zeggen. Ik ben het met minister Peijs eens dat daar nogal wat haken en ogen aan zitten. Ook ik zie het probleem van de overwegen. Natuurlijk had dit probleem allang opgelost moeten zijn, want het speelt al veel langer. Het beeld is nog niet helemaal eenduidig of het als een terugvaloptie kan dienen. De minister heeft een brief toegezegd waarin zij in kaart zal brengen waarop het allemaal precies vastzit. In dat opzicht wil ik dit alternatief op dit moment niet als afgeschoten zien, maar uiteraard gaan wij eerst met het eerste traject aan de slag en wachten wij de uitkomsten daarvan in oktober af. Naar ik hoop, zullen wij dan ook hier in de Kamer conclusies kunnen trekken. Het laatste wat wij met elkaar moeten willen, is dat dit door blijft zingen en door blijft zingen. Er moet ook een keer duidelijkheid komen, wat mij betreft in oktober.

□

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. De eerste termijn van het kabinet eindigde daarnet wat rommelig. Het leek er een beetje op alsof het kabinet zich gaande het debat realiseerde wat de overigens zeer verheugende concessie over het alsnog onderzoeken van snellere verbindingen betekent voor de procedures. Laat er geen misverstand over bestaan, mijn fractie zou het uitermate onzorgvuldig en eigenlijk onbegrijpelijk vinden als er straks eerder over één oplossing (een snellere verbinding) wordt besloten dan over een mogelijk andere (de ruimtelijk-economische investeringen). Natuurlijk moet er gelijktijdig over worden besloten. Dat is zo ongeveer les 1 van de TCI. Ik denk dat de consequentie van dit debat is dat dit niet eerder dan in oktober kan gebeuren. Ik had graag de motie van de heer Van Hijum meegetekend, ware het niet dat hij daarin maar één variant als optie heeft opgenomen, namelijk de Zuiderzeelijn, en mijn fractie nadrukkelijk wil dat ook de andere variant, de Hanzelijn, wordt onderzocht. Vandaar dat mijn naam er niet onder staat.

Zeer zeker verheugend in dit debat was dat bleek dat er nu al een grote meerderheid in de Kamer lijkt te zijn, die zegt: voor het openbaar vervoer in de Noordvleugel hebben wij waarschijnlijk meer geld nodig en kijken wij niet alleen naar de 2,73 mld. van de Zuiderzeelijn; het kan best meer worden.

Mijn fractie vindt ook dat de besluitvorming over het openbaarvervoersysteem voor de Noordvleugel moet geschieden in samenhang met de ruimtelijke opgave en in samenhang met wat je wel of niet doet op de weg, wat je eventueel wel of niet doet met rekeningrijden. Hierbij geldt een beetje hetzelfde als bij de discussie waarvan in de motie-Van Hijum sprake is over de Zuiderzeelijn. Om dat te waarborgen dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er een netwerkstudie loopt naar de toekomst van de Noordvleugel waarin bekeken wordt hoe de bereikbaarheid van de Noordvleugel verbeterd kan worden;

constaterende dat de regering in de Structuurvisie Zuiderzeelijn erkent dat er capaciteitstekort ontstaat op het openbaarvervoernet in de Noordvleugel;

overwegende dat hiervoor verschillende maatregelen denkbaar zijn, waaronder beter openbaar vervoer, wegbeprijzing en beter gebruik van bestaande weginfrastructuur;

constaterende dat het kabinet van plan is om op korte termijn een besluit te nemen over één enkele concrete oplossing, namelijk de aanleg van een nieuwe verbinding tussen de A6 en de A9;

verzoekt de regering, geen besluitvorming over een nieuwe verbinding tussen de A6 en de A9 te laten

Duyvendak

plaatsvinden voordat de netwerkstudie voor de Noordvleugel is afgerond en alternatieven zoals wegbeprijzing en investeringen in ov voldoende concreet zijn uitgewerkt, en hier dan in samenhang over te besluiten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Duyvendak, Van der Ham en Gerkens. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 29 (27658).

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik zei al dat mijn fractie verheugd is dat het kabinet wil kijken naar de hst-voorstellen die de bestuurders uit Noord-Nederland hebben gedaan. Mijn fractie is ook verheugd dat de minister nog wil kijken naar de optimalisatie op de Hanzelijn. Je kunt daarbij denken aan een meer modulaire aanpak. Ik meen dat zij dat de Kamer heeft toegezegd. Graag hoor ik dit in tweede termijn bevestigd. Mocht zij dit niet hebben toegezegd, dan zal ik een derde termijn aanvragen en hierover alsnog een motie indienen. Ik zou werkelijk niet begrijpen waarom wij wel een Zuiderzeelijnvariant zouden onderzoeken en niet de verdere mogelijkheden van de Hanzelijn.

Ik had nog een aantal opmerkingen aan het adres van minister Zalm, die inmiddels gelukkig weer binnenkomt. Het gaat over de kosten-batenanalyse. Hij gebruikte een bekende retorische manoeuvre: overdrijf wat je tegenstander wil en probeer hem op die manier te pakken. Hij had het over een investering van 5 mld. à 9 mld. en wees op de negatieve gevolgen. Maar minister Zalm weet natuurlijk best dat GroenLinks daar nooit voor is geweest. Ik heb gezegd dat wij juist niet voor megalomane oplossingen zijn, maar voor beperkte oplossingen; juist daarom pleitte ik voor optimalisatie van de Hanzelijn, ben ik wat sceptisch over de Zuiderzeelijn, noem maar op. Als je het over kleinere bedragen hebt, worden de zaken die ik zei wel relevant. Dan gaat het immers wel om het aantal mensen dat de auto uitgaat – wat het kabinet niet wil, inderdaad – en alsnog overstapt op de trein. Wat waren de aannames omtrent de prijsontwikkelingen van beide? In dat verband wordt ook heel relevant hoe je milieu en gezondheid waardeert in geld; dan zitten de bedragen veel dichterbij elkaar en komen de grote tekortkomingen van de huidige kosten-batenanalyse scherp in het zicht.

Ik ben echter blij met de toezegging van de minister van Financiën dat hij het Milieu- en Natuurplanbureau en het RIVM opnieuw wil laten kijken naar de leidraad OEI, de tekortkomingen en mogelijke verbeteringen en openstaat voor suggesties voor een mogelijk andere en betere systematiek. Zo heb ik hem althans begrepen; als dit niet zo is, hoor ik dat graag in de tweede termijn.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzitter. Ik heb drie opmerkingen. Allereerst is mijn fractie blij dat minister Peijs zo nadrukkelijk heeft toegezegd dat zij de hst-3-variant samen met het Noorden wil uitwerken en onderzoeken. Mijn fractie heeft de motie van de heer Van Hijum medeondertekend omdat zij vindt dat die naast het transitiealternatief moet worden gelegd. Ik hoop van harte dat de regering dit samen met de noordelijke

bestuurders zal weten uit te werken. We wachten de reactie van de minister op de motie af.

Dan professor... eh... minister Zalm. Hij vroeg zich af of hij vandaag voor niets hierheen was gekomen. In ieder geval heb ik een opmerking en een vraag voor hem. Mijn opmerking is dat ik, in navolging van de heer Slob, aanneem dat, nu zijn collega-minister van VW serieus verder gaat werken aan een alternatief waarbij een snelle verbinding in beeld blijft, hij niet via de coulissen laat weten dat hij dit toch niet serieus zal nemen. Ik kan mij dus voorstellen dat hij zijn hartelijke steun uitspreekt voor het uitwerken van het alternatief.

Mijn vraag is als volgt. Ik vond zijn college namelijk zo interessant, dat ik wel wat meer wil weten over de discontovoet. Ik begrijp dat zijn departement een andere discontovoet hanteert dan in het model. Waarom is dat het geval? Waarom wordt in de modellen een discontovoet van 7% gehanteerd, terwijl de rekenmeesters van zijn departement op vier, of misschien inmiddels wel op 3% zitten?

Ten slotte Pieken in de Delta en de staatssecretaris. Het was een mooi verhaal over de kracht van het Noorden en hoe het kabinet daar een bijdrage aan wil leveren. Maar misschien eerst even de feiten. Feit is dat u niets had voor het Kompas, en dat dankzij een motie in de Kamer dit uiteindelijk opgekrikt is naar 120 mln. Feit is ook dat als het om de Europese Structuurfondsen ging, u 84 mln. in petto had, dat de Europese Commissie eigenlijk zei dat dit 237 mln. voor het Noorden zou moeten worden, en dat u nu met de Europese Commissie wilt uitkomen op een bedrag van 152 mln. plus nog iets. Kunt u mij nog eens uitleggen wat uw bijdrage is aan de versterking van het Noorden, afgezien van alle holle woorden?

De heer **Van Hijum** (CDA): Over het punt van de kosten-batenanalyse en de discontovoet heb ik een korte vraag. Vindt mevrouw Dijksma het een goed idee als wij ons juist over dit soort vragen nog eens door ons eigen Onderzoeks- en Verificatiebureau laten rapporteren?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Het is heel goed dat de heer Van Hijum mij deze vraag stelt, want dat biedt mij de gelegenheid om dit voorstel van harte te steunen. Nu ben ik toch weer hartstikke loyaal.

De heer **Hermans** (LPF): Voorzitter. Ik dank de bewindspersonen voor de uitgebreide beantwoording in eerste termijn.

In mijn eigen eerste termijn had ik het over hulde, hulde, hulde voor het optreden van het kabinet en de structuurvisie die is vervaardigd. Ik blijf die hulde overeind houden. Desalniettemin is de meerderheid van de Kamer van mening dat er nog verder onderzoek moet worden gedaan. Ik kan mij niet anders voorstellen dan dat dit bij het rituele afscheid van de Zuiderzeelijn hoort. Minister Zalm kon de uitkomst al aardig voorspellen en ik kan daar naar mijn mening nog wel wat verder in gaan; over de variant van het Noorden die wordt ingebracht zal geconcludeerd worden dat de kosten te laag zijn ingeschat en de baten te hoog zijn. Als je deze variant vergelijkt met de andere varianten, zal je op precies dezelfde welvaartvernietiging uitkomen. Desalniettemin gaat de Kamer hiermee door. De

Hermans

LPF-fractie vindt dit een slechte zaak; wij zouden liever zo snel mogelijk welvaart in het Noorden creëren in plaats van die te vernietigen.

Verder ontstaat er een flink gevaar van vertraging. De Kamer steunt dat er een vergelijking gemaakt wordt tussen het transitiepakket en de hst-3. Het is heel wel denkbaar dat oktober niet gehaald wordt, en dat, als oktober al gehaald wordt, er vervolgens aanvullend onderzoek gevraagd wordt. Dit betekent dat je eigenlijk nog maar een paar weken de tijd hebt vóór het einde van het jaar. Daarna zal het controversieel worden verklaard, gaan wij de verkiezingen, de formatie-onderhandelingen enzovoorts in, om daarmee het najaar van 2007 in te schuiven. Onze fractie vindt dat een slechte zaak en wij zullen dan ook geen enkele motie steunen. Bovendien roepen wij onze collega's op om omwille van de problemen in de Noordvleugel datzelfde te doen. De problematiek van de hst-3 zal oplossingen voor de Noordvleugel gaan gijzelen; wij vinden dat een slechte zaak.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Voorzitter. Het was een interessant debat, maar in de loop ervan bekwam mij het gevoel dat er een kans lag, en dat de minister die heeft gegrepen. Laten wij eerlijk zijn: de minister is niet echt iemand voor prestigeobjecten, dus: een streep erdoor. De minister is ook niet echt iemand die voor het openbaar vervoer gaat; daarom moeten wij de minder gunstige opties ook maar niet goed onderzoeken. De Zuiderzeelijn is niet TCI-proof. Dat is jammer voor het Noorden, maar de problemen van de minister met haar krappe begroting zijn wel opgelost. De minister deelt wat douceurtjes uit, om het Noorden zoet te houden, onder het mom dat het economisch beter is. De voordelen van de tijdswinst worden echter volgens mij niet serieus bezien. De minister zegt dat zij deze meerekent, maar dat doet zij dan ook weer financieel.

Er zullen meer mensen van de spoorverbindingen gebruik maken. Dit levert reistijdswinst op voor het autoverkeer. In de kosten-batenanalyse staat deze reistijdswinst voor de Hanzelijn-plus-plus op 0,1, maar in dit geval staat die op nul. Dat vind ik uitermate merkwaardig. Hoe kan dit? Hoe sneller de trein, des te meer reizigers. De reistijdswinst voor de automobilist is echter niet terug te vinden. Ik moet overigens de minister van Financiën gelijk geven. Ook ik denk niet dat de Zuiderzeelijn uit kan. Wij hebben echter nooit gezegd dat wij deze lijn moeten aanleggen om die uit te laten kunnen. Ik stel dan ook een andere vraag: hoe kunnen wij de keuze-reiziger verleiden? Willen wij twee landsdelen aan elkaar verbinden en zo ja, wat hebben wij daarvoor over? Ik kan mij echt niet voorstellen dat een project als NoordLink geen effecten oplevert, al is het op kleine delen van het traject in de regio, met versterking van het openbaar vervoer. Minister, reken het door!

Ik ben ook echt bang voor een tunnelvisie, zoals de heer Van Hijum zei. Zijn maatschappelijke nut en noodzaak is echt een zaak van meten met twee maten. Hij wil het probleem van de Noordvleugel wel oplossen maar dat van het Noorden niet. Hij maakt een politieke keuze. Dat mag, maar hij verschuilt zich wel te veel achter de kosten-batenanalyse. Laat hij dan ook zeggen dat hij die politieke keuze maakt en dat hij doet waarvoor dit kabinet staat: sterke economische structuren meer

steunen maar de zwakkere niet. Dat is eigenlijk waarvoor Pieken in de Delta staat.

Ik heb begrepen dat de minister van Verkeer en Waterstaat ook onderzoek wil doen naar de Hanzelijn-plus-plus met NoordLink en een intercityverbinding. Ik krijg op dit punt graag een toezegging van haar. Ik acht de kansen voor verdere verbetering van de Hanzelijn reëler dan de andere opties. Onderzoek zal dat moeten uitwijzen.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Ik dank de bewindslieden voor de beantwoording. Ik vond dit een nuttig debat, al vrees ik als ik de minister van Financiën goed heb begrepen, dat dit debat in de maatschappelijke kosten-batenanalyse wel eens negatief kan uitpakken, omdat er met de aanwezigheid van vier bewindslieden gedurende zes uur sprake kan zijn van welvaarts-vernietiging.

De inzet is wat ons betreft een afgewogen benadering, die recht doet aan een nuchtere en zakelijke analyse van nut en noodzaak, die TCI-bestendig is, maar ook recht doet aan gewekte verwachtingen in Flevoland en het Noorden. Wij staan positief tegenover het resultaat dat nu naar voren lijkt te komen, waarbij de conclusie niet zonder meer is dat een snelle verbinding naar het Noorden hoe dan ook van de baan is. Er wordt nog eens goed gekeken naar alternatieven om daarmee ultieme zorgvuldigheid te betrachten. Daarnaast komt er een alternatief pakket maatregelen, gericht op economische structuurversterking, zodat wij dit in samenhang nog eens goed tegen het licht kunnen houden. Dat is ook de inzet van de motie-Van Hijum, die wij om die reden mede hebben ondertekend. Dit staat of valt met een constructieve opstelling van het Noorden en van het kabinet. Ik ga ervan uit dat die constructieve opstelling aanwezig zal zijn.

De mooiste zin van de structuurvisie is mijns inziens een citaat op blz. 62 ervan, waarmee ik graag afsluit: "Uitsluitend kijken naar het bruto binnenlands product met enige correctie voor externe effecten, hoe gebruikelijk en traditioneel ook, is nuttig, in zekere zin noodzakelijk, maar uiteindelijk niet voldoende en ook geen toereikende bouwsteen voor een verantwoorde maatschappelijke besluitvorming."

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. In de pauze heb ik in het hoekje naast deze zaal gekeken naar de stand van de voetbalwedstrijd die nu wordt gespeeld. Het staat 2-1 voor Nederland. Met een metafoor voor dit debat merk ik op dat het blessuretijd wordt. De wedstrijd is eigenlijk over. De Zuiderzeelijn gaat gewoon niet door. Natuurlijk hebben wij nog wel enige tijd en kan er misschien nog wel iets gebeuren. Er wordt nog onderzoek verricht en wij gaan nog onderzoeken of Duitsland geïnteresseerd is. Ik geef het een kleine kans dat wij scoren. Wij zullen nagaan of de hst nog mogelijk is. Ik geef ook dat een kleine kans, maar laten wij het maar onderzoeken.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U weet dat er finales in de Champions League in blessuretijd zijn beslist, en niet de minste.

Van der Ham

De heer **Van der Ham** (D66): Dat weet ik, maar als ik zie hoe er wordt gespeeld, wat de opstelling is en welke keuze de bondscoach van het Noorden heeft gemaakt, moet het mij van het hart dat er toch weinig talent in het team zit. Dan doel ik vooral op de cijfers. De mogelijkheden om er nog uit te komen met een snelle verbinding naar het Noorden over het Zuiderzeelijntraject acht ik heel klein. Misschien gebeurt er toch nog een wonder. Dat kan. De heer Duyvendak heeft inderdaad helemaal gelijk wanneer hij zegt dat dit mogelijk is. Het is een kleine kans. Een heel kleine kans. Maar goed, wij geven het nog een paar maanden.

Minister Zalm heeft op eloquente wijze aangegeven dat de kansen inderdaad erg klein zijn. Hij heeft duidelijk gemaakt dat wij niet bijna op een rand zitten waarop het misschien nog wat kan uitmaken, maar dat wij daar toch echt behoorlijk onder zitten. Dat rechtvaardigt mijn inschatting dat het waarschijnlijk niet zal doorgaan.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik heb wat moeite met dit cynisme. Dan heb ik heel wat liever de houding van de heer Hermans. Die trekt tenminste een conclusie. De wijze waarop de heer Van der Ham namens zijn fractie het debat afsluit, vind ik – eerlijk gezegd – een beetje beneden niveau. Maak dan een keuze, zou ik zeggen. Zeg dat je het er niet mee eens bent. Durf dan te zeggen dat je er niet in gelooft. Dat is duidelijk. Dan weet iedereen waar hij met D66 aan toe is. Maar de vergelijking met blessuretijd en het spreken over een heel klein kansje... Wij kunnen helemaal niets met dit soort teksten.

Ik wens serieus genomen te worden. Dit is niet de wijze waarop mijn fractie tegen de komende maanden aankijkt. Er is sprake van een serieuze inzet om met elkaar te pogen eruit te komen en om gezamenlijke conclusies te kunnen trekken. Wat die dan ook zullen zijn, want daarop wil ik nu niet vooruitlopen.

(Applaus vanaf de publieke tribune)

De heer **Van der Ham** (D66): Het is begrijpelijk dat fracties proberen het applaus van de publieke tribune te krijgen. En dat krijgen.

Mijn punt is dat de eerlijkheid waarvan ik in mijn eerste termijn heb gezegd dat deze bij mij voorop staat, leidt tot de inschatting die ik heb uitgesproken, dat de Zuiderzeelijn geen doorgang zal vinden. Dat is mijn inschatting.

Ik ben daarin alleen maar gesterkt door de ministers die aan het woord zijn geweest. Mijn uitgangspunt is kraakhelder. Ik heb de moties niet medeondertekend, alleen al omdat de ministers het hebben toegezegd. Moties worden kennelijk gebruikt om de blessure te camoufleren. Dat is het goed recht van de indieners. Ik gun hun dat. Ik zeg ook niet dat het niet moet, maar ik zeg wel dat de kans dat het nog een doelpunt gaat opleveren, toch wel heel erg klein is. Dat is wat ik zeg. Daarmee misgun ik niemand het onderzoek. Ik zal het ook niet blokkeren. Overigens heb ik, met de heer Duyvendak, gezegd dat ook andere projecten – zoals de A6/A9 – tot 1 oktober moeten wachten. Wij moeten deze immers in integraliteit bezien.

Ik ben heel duidelijk en heel eerlijk geweest over de positie van D66. Ook in deze bijdrage heb ik daarover geen onduidelijkheid laten bestaan met mijn duiding dat het een heel kleine kans is dat het toch nog door gaat.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Dat wij de motie wel hebben ondertekend, heeft alles te maken met het feit dat de kans bestond dat wij op verschillende momenten informatie zouden ontvangen zodat er geen goede afweging zou kunnen worden gemaakt. De motie spreekt heel helder uit dat wij de informatie gezamenlijk willen ontvangen, uiterlijk op 1 oktober. Het lijkt mij heel reëel dat de Kamer dat op deze wijze van de regering vraagt. Dat de heer Van der Ham de motie niet medeondertekent, is zijn goed recht, maar hij moet degenen die het wel doen niet afschilderen op een manier alsof zij bezig zijn met fopspenen in de richting van het Noorden. In dat opzicht heb ik moeite met de inbreng van de heer Van der Ham.

De **voorzitter**: Ik verzoek de heer Van der Ham zijn betoeg af te ronden.

De heer **Van der Ham** (D66): Wij zijn het eens over de datum van 1 oktober. Ik constateer dat hiervoor in de Kamer een meerderheid bestaat.

Ik heb een andere motie wel medeondertekend, die uitspreekt dat dan ook andere projecten in samenhang hiermee op 1 oktober moeten worden bekeken. Ik geef de heer Slob na dat, als wij dan toch al deze onderzoeken gaan doen, er sprake met zijn van integraliteit en een gemeenschappelijke einddatum van 1 oktober. Ik ga ervan uit dat het kabinet dit ook wel degelijk van plan is. Dat werd mij ook wel duidelijk uit het interruptiedebat. Wellicht heeft de heer Slob dat anders ervaren. Als het kabinet dit straks nog eens bevestigt, zijn wij daar blij mee.

Ik heb bij interruptie al iets gezegd over de motie van de heer Duyvendak die wij ondersteunen. Wij zijn blij dat een grote meerderheid zegt dat, als er meer geld nodig is om het openbaar vervoer in het Noorden en op de Noordvleugel extra te helpen, dit er ook moet komen. Ik dank het kabinet voor de open en duidelijke manier waarop het de cijfers onder de aandacht heeft gebracht. Dat gebeurt met hart voor het Noorden. Dat hebben wij zeker ook. Er moet wat gebeuren in het Noorden. Er moet geld naar het Noorden. Het moet daarbij gaan om projecten die echte banen opleveren. Daaraan hebben de noorderlingen uiteindelijk het meest.

□

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter. De minister van Verkeer en Waterstaat suggereerde dat ik het infrastructuurbeleid en het vermogen van de rijksoverheid om nog beheersbare projecten uit te voeren veel te somber zag. Laten wij afspreken dat wij binnenkort wel zien. Wij blijven sceptisch, ondanks de antwoorden van de minister. Wij bereiden ons voor op andere debatten.

Ik adviseer de minister om wat meer Europees te denken. Ik heb zelf een paar voorbeelden gegeven. Wij komen daardoor ook bij deze projecten misschien verder. Ik ben blij met de toezegging van de minister van Verkeer en Waterstaat dat van de ongeveer honderd treinen die straks elke dag relatief snel van Breda naar Rotterdam en Amsterdam zullen rijden een aantal kan worden doorgetrokken, in het model van de hst en ook in het andere model. Ik zou graag concrete informatie krijgen hoe dat juridisch moet met de concessies, wat de kosten zijn enzovoorts.

Hofstra

Ik dank de minister voor de toezegging dat wij nog wat optimalisaties krijgen rond de Hanzelijn-plus. Iemand vroeg zich zojuist nog af of die toezegging wel was gedaan, maar volgens mij is dat wel zo.

Zorgen heb ik onderhand over het tijdschema. Vooral over het infrastructuurdeel van het pakket moet op zodanig korte termijn kunnen worden besloten dat ook de Noordvleugel vooruit kan. Ik ben het eens met de heer Hermans dat het voor wij het weten alweer volgend jaar wordt. Dat zou ik bijzonder betreuren. Ik hoop dat het kabinet nog in staat blijkt nog een aantal belangrijke besluiten over de infrastructuur te nemen. Ik hoop echt dat de datum 1 oktober wordt gehaald. Het is in het belang van het kabinet zelf om het zo snel mogelijk te doen. Ik hoop dat het allemaal in een keer kan; anders zullen er noodverbanden moeten worden gevonden.

Voor de Noordvleugel is meer geld nodig. Zelfs voor 2,73 mld. kun je alle problemen in de Noordvleugel niet oplossen. De minister van Verkeer en Waterstaat zei dat de Zuiderzeelijn mede was bedoeld om Almere te ontsluiten. Ik zou dat ietsje willen nuanceren. Almere is al groot. Het is nooit de bedoeling geweest alleen met de Zuiderzeelijn de problematiek van de hele Noordvleugel op te lossen. Er moet meer geld bij, voor wegen en openbaar vervoer samen. Hoe dat geld wordt verdeeld, zien wij wel. Er is een groot budget in de Nota Mobiliteit en het FES is er ook nog. Het moet dus mogelijk zijn om tot een goede financiële oplossing te komen.

□

Minister **Peijs**: Voorzitter. De heer Van Hijum heeft nogmaals gewezen op zijn bereidheid om in te stemmen met een onderzoek naar de variant hst-3. Hij zegt dat dit in goed overleg moet gebeuren. Ik vind het echter jammer dat dit goede overleg in de motie aan de rijksoverheid wordt gehangen. De rijksoverheid heeft al blijk gegeven van de bereidheid tot goed overleg. Er staat niet een duidelijke oproep aan het Noorden om aan tafel te komen. Het Noorden moet niet kunnen zeggen dat het nog even op de Kamer zal wachten.

De heer **Van Hijum** (CDA): Laten wij dat misverstand meteen uit de wereld helpen. Het overleg moet uiteraard tweezijdig zijn. De oproep is zeker niet uitsluitend gericht tot het kabinet, maar net zo goed tot de overheden in Noord-Nederland, die informeel al hebben laten weten dat zij graag bereid zijn om de handschoen op te pakken.

Minister **Peijs**: Dat is dan ook weer uit de wereld. Het gaat pijlsnel.

Een probleempje met de motie van de heer Van Hijum is nog dat daarmee de indruk wordt gewekt dat het bedrag helemaal voor Noord-Nederland is uitgetrokken. Er staat: "inzetten op ruimtelijk-economische structuurversterking van Noord-Nederland" en "de financiële reservering voor de Zuiderzeelijn in het Infrastructuurfonds tot die tijd niet aan te tasten". Wij zijn het er toch over eens dat er twee uiteinden aan de lijn zitten, een in de Noordvleugel en een in het Noorden?

De heer **van Hijum** (CDA): Daar kan ik het uiteraard niet mee oneens zijn, maar ik begrijp toch niet zo goed hoe dit misverstand is ontstaan. Er wordt gesproken over de hst en over een regio-specifieke oplossing, er wordt dus

niet gesuggereerd dat er alleen voor Noord-Nederland een oplossing gezocht wordt.

Minister **Peijs**: Uit de bewoordingen zou je toch een andere indruk kunnen krijgen. Maar aangezien ik dit geld vast en zeker niet vóór oktober zal kunnen uitgeven en wij het er allen over eens zijn dat het voor twee regio's bestemd is, is het misverstand wat mij betreft verdwenen. Wij gaan doen wat er in de motie staat. De heren Duyvendak en Hofstra veronderstelden dat het geld vast niet genoeg zou zijn voor de Noordvleugel, maar ik heb daarstraks al gezegd dat wij het niet te ingewikkeld moeten maken door de hele openbaarvervoerstructuur in de Noordvleugel erbij te betrekken. Laten wij uitgaan van datgene waarvan wij tot nu toe steeds zijn uitgegaan, namelijk dat er bij de Zuiderzeelijn een welomschreven pakket voor de Noordvleugel is vastgelegd, niet voor al het openbaar vervoer dat ooit voor dat gebied nodig zal zijn. Laten wij ons houden aan die afspraken en het budget niet zwaarder belasten dan wat strikt noodzakelijk is. En weet u, in noodgevallen is er altijd nog de minister van Financiën, zoals hij zelf al aangaf. Maar goed, na alle ophelderingen kan ik de motie van de heer Van Hijum en anderen overnemen.

De heer Slob vraagt om ruimte voor serieus overleg met het Noorden en de Noordvleugel, met een open houding en zonder vooraf getrokken conclusies. Ik meen dit al toegezegd te hebben. Verder ben ik blij met zijn steun voor de motie-Van Hijum.

Ook vraagt de heer Slob nog om opheldering over de noordlink. Ik zeg graag toe dat ik duidelijk op papier zal zetten wat er uit onze voorstellen voor de Hanzelijn gesloopt is. Geen enkel probleem.

De heer Duyvendak vraagt naar de consequenties voor de procedure. Ik moet hem absoluut nageven dat ik daarstraks even buitengewoon onduidelijk was en dat mij ook niet helder voor ogen stond dat de Kamer een vergelijking wilde maken. Ik had al zoveel leden horen zeggen dat zij voor die lijn zijn, dus ik dacht dat die lijn er wel zou komen als die goed uit het onderzoek kwam. Hij heeft volstrekt gelijk, de Kamer wil een vergelijking kunnen maken, dus wij zullen de Kamer een besluit over de Noordvleugel voorleggen, wij zullen haar informatie verschaffen over de hst, het proces op dat vlak en hoe het verder gaat, en wij zullen de stand van zaken bij het transitiealternatief vermelden. En er is absoluut een samenhang met het openbaar vervoer in de Noordvleugel.

Ik ontraad de Kamer om de motie van de heer Duyvendak te aanvaarden, want zijn veronderstellingen zijn niet juist. Wij zoeken niet naar één oplossing, wij zoeken naar een integrale oplossing, ook voor het openbaar vervoer. Zie de uitkomsten van de structuurvisie op de Zuiderzeelijn, die omvatten ook het openbaar vervoer in de Noordvleugel.

Mevrouw Dijkema heeft groot gelijk: wij moeten de hst-3 vergelijken met het pakket voor het Noorden, een bereikbaarheidspakket voor het Noorden, een transitie of een combinatie van beide, maar alles binnen het kader van de financiële randvoorwaarden.

De heer Hermans is bang voor vertraging. Dat gevoel bekruipt mij ook wel eens, maar ik heb al mijn hoop op hem gevestigd. Ik ga ervan uit dat hij in een procedurevergadering zal zeggen: wij gaan de zaak volgende week behandelen. Dat lijkt mij een geweldige oplossing, want ik wil heel graag dat het tempo erin blijft.

Peijs

De heer **Hermans** (LPF): Om het tempo erin te houden zal ik daar niet voor gaan liggen, maar de minister moet zich niet vergissen: zij vraagt nogal wat van de Kamer. Het gaat om een bereikbaarheidspakket, een transitiepakket en de hst, en dat moet allemaal zonder extra onderzoek worden afgewogen. Zij heeft voor een bedrag van 6,3 mln. extra onderzoek gedaan gedurende de afgelopen anderhalf jaar en nu wil de Kamer méér onderzoek. Zo gek is mijn redenering dus nog niet.

Minister **Peijs**: Wij hebben al heel veel onderzocht. Ik denk dat de zaken die bijvoorbeeld bij de Hanzelijn nog moeten worden uitgezocht, modules betreffen, respectievelijk verhelderingen en verduidelijkingen. Daar komt echter niet een totaal nieuwe variant uit. Wij hebben werkelijk iedere variant die daar mogelijk is, gezien. Ik denk derhalve dat het daar om verduidelijking gaat. Ik heb overigens de heer Van Hijum horen zeggen dat de Kamer zelf iets gaat onderzoeken. Nu, dat kan ik de Kamer niet verbieden; de Kamer heeft daar nog vier maanden voor. Wij stellen de Kamer daarbij alle cijfers ter beschikking die nodig zijn voor een dergelijk onderzoek. Wij willen er graag aan meewerken, want wij hebben zoveel onderzoeken in de kast liggen. Als wij er echter alles aan doen om het in oktober klaar te hebben, dan gaat dat met stoom en kokend water, zoals ook nu mensen, om alles klaar te hebben, weekenden en nachten hebben overgewerkt. Welnu, als wij echt op tempo willen blijven, mogen wij ook naar de Kamer kijken, want wij weten allemaal dat als het over Kerstmis heen gaat, er niets meer gebeurt. Hoe u dat dan aan de Noordvleugel gaat uitleggen, weet ik niet. Ik wijs er wel op dat daar ook veel mensen wonen die op u allen stemmen.

De heer **Van der Ham** (D66): Over de motie van de heer Duyvendak, waar ook mijn naam onder staat, merk ik op dat alles daar samenhangt. Als wij uiteindelijk een hst gaan aanleggen, heeft dat ook effect voor bijvoorbeeld de discussie over de verbinding tussen de A6 en de A9. Neem je zo voldoende mensen van de weg af en is het dan nog wel nodig? Waar halen wij het geld vandaan? Er is dus een verband en ik vind het een beetje raar dat de minister daarvan heeft gezegd dat het er eigenlijk niet toe doet. Het hangt er toch mee samen; het is allemaal uit dezelfde ruif, zo zou je zeggen.

Minister **Peijs**: Nee, die onderzoeken zijn allemaal gedaan, want anders kunnen wij op 30 juni geen besluit nemen. Wat er ook gebeurt, het eerste en allerbelangrijkste probleem van de Noordvleugel is de bereikbaarheid over de weg. Het tweede grote probleem is het openbaar vervoer, maar wat wij ook voor openbaar vervoer aanleggen, de bereikbaarheid over de weg zal altijd een heel groot knelpunt blijven. Dat hebben wij allemaal onderzocht en dat zal elkaar niet substitueren. Wij sturen de Kamer vanzelfsprekend op de 30ste al dit soort zaken toe.

Ik hoop, mijnheer Van der Ham, dat daar waar u zelf ook roept dat er vooruitgang nodig is, u het Noordvleugelpakket daarop niet zult laten stranden. Het zou werkelijk een enorme ramp zijn, als wij niet verder kunnen, want u loopt bij de Noordvleugel dan zomaar twee jaar vertraging op.

De heer **Van der Ham** (D66): Als u morgen aan de slag

gaat met de IJmeerverbinding of begint met de verbreding en overkluizing van de Gaasperdammerweg, ben ik helemaal uw man.

Minister **Peijs**: Ik denk dat de Kamer het niet leuk vindt als ik daar morgen mee begin, want volgens mij wil de Kamer er nog even over meepraten!

Voorzitter. Mevrouw Gerkens zegt heel vaak dat ik als minister niet ga voor het openbaar vervoer. Dat is echter een misverstand tussen ons. Zij zegt ook wel eens dat ik niet voor water ga en ook dat is een misverstand. Ik ben een groot aanhanger van vervoer over water en ik ben ook een groot aanhanger van vervoer van mensen via het openbaar vervoer. Wij doen heel veel onderzoeken en die hebben vanzelfsprekend ook betrekking op mensen die per auto reizen. Aan hen wordt dan gevraagd of zij zouden willen overstappen op het openbaar vervoer en daarbij worden er allerlei mogelijkheden genoemd. Welnu, uit al die onderzoeken komt naar voren dat het aantal mensen dat over wil stappen vanuit de auto naar het openbaar vervoer, betrekkelijk klein is. Die aantallen blijken uit alle onderzoeken. Daar krijgen wij de treinen niet mee vol! Ik zou mevrouw Gerkens ervan willen overtuigen dat ik ov buitengewoon belangrijk vind. Ik vind het daarom vervelend dat hier voortdurend het beeld wordt neergezet als dat ik niet voor ov zou gaan. Per slot van rekening hebben wij het hier over twee ov-lijnen, waarnaar serieus onderzoek is gedaan, waarvan de resultaten aan de Kamer zijn voorgelegd. Een dergelijk verwijt snijdt dus geen hout. Wel gaan wij de door haar gevraagde zaken bekijken. Bij de Hanzelijn-plus-plus, die een heel klein positief saldo lijkt te hebben, geldt dat dat saldo komt uit de wegenprojecten. De Nederlander zit zo in elkaar, dat kan ik ook niet helpen!

De heer Van der Staaij sprak over gewekte verwachtingen. Ik vind dat hij daarin gelijk heeft, maar dan wel aan twee kanten. Iedereen weet wat het budget is, iedereen weet wat daarvoor gebouwd kan worden, als de verwachting wordt gewekt dat er nog miljarden bij zullen komen, vertellen wij elkaar sprookjes. Dat geldt voor de regering, maar ook voor het Noorden. Ook de bestuurders in het Noorden moeten hun verwachtingen aanpassen aan het budget.

De heer Van der Ham waande zich hier bijna bij een voetbalwedstrijd. Hij zoekt naar winnaars of verliezers, maar daar ben ik helemaal niet op uit. Waar ik op uit ben, is een oplossing voor het probleem van het Noorden. Als wij die oplossing vinden, zijn wij allemaal winnaar.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik ben het helemaal met u eens dat de mensen die op de bank zitten, werk moeten krijgen. De economie daar moet worden versterkt, daarvoor moeten wij het geld aanwenden. Wij zullen zien dat dat met de besteding van de Zuiderzeelijn niet gaat werken, zodat wij die mensen niet van de bank af krijgen. Dat is een van de weinige keren dat ik het van harte met u eens ben.

Minister **Peijs**: Verbazingwekkend dat wij in één coalitie zitten!

De heer Hofstra vindt dat ik meer Europees moet denken. Dat heeft nog nooit iemand tegen mij gezegd! Wel is tegen mij gezegd dat ik wat minder Europees moet denken! Geweldig dat iemand dat tegen mij zegt,

Peijs

en wel een VVD'er! Geweldig, dit is een ontzettend goeie dag! De heer Hofstra wil graag alle hsl-lijnen doortrekken, maar dat hebben wij ook al bedacht. Als er een rail komt waar zij overheen kunnen rijden, kunnen zij allemaal doorrijden. Dat kan zelfs over de Hanzelijn.

De heer **Hofstra** (VVD): De minister zegt nu: allemaal doorrijden, maar dat adviseer ik haar niet. Ik wil graag weten hoeveel er door kunnen rijden, hoe het dan zit met de diverse concessies en met het kostenplaatje. Wij moeten namelijk wel een reële propositie hebben. Maar het is erg mooi als je op een gegeven moment in Groningen in de trein naar Parijs kunt stappen.

Minister **Peijs**: Dat kunt u niet van ons verwachten. Als u wist hoelang het heeft geduurd voordat wij met HSA en NS ergens waren! Dan moet u niet verwachten dat in zo'n imaginair geval, waarbij ook de Belgen nog betrokken zijn – het is bekend hoe dat gaat – voor oktober overeenstemming is bereikt. Maar het kan wel. Wij zijn het roerend eens over het feit dat wij een beetje moeten opschieten met de Noordvleugel, maar wij zitten niet voor niets samen in de coalitie. Ook zijn wij het erover eens dat de ontsluiting van de Noordvleugel is begrepen in de 2,73 mld.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De minister heeft een toezegging gedaan over de hst-3. Voor mij is echter nog niet duidelijk wat zij wil doen aan nieuw onderzoek op de punten optimalisatie van de Hanzelijn, de NoordLink enzovoorts. Als ik niet tevreden ben met het antwoord van de minister, overweeg ik om op dat punt een motie in te dienen.

Minister **Peijs**: Wij hebben nagenoeg alles doorgerekend wat met de Hanzelijn mogelijk is. Die berekeningen zullen wij de Kamer doen toekomen. Er zijn immers geen geheimen. De Kamer krijgt mij niet zo ver dat ik opdracht geef om honderd gelijkvloerse spoorwegoverwegen aan te leggen, terwijl de treinen tussen de 140 en 160 kilometer per uur gaan rijden.

□

Minister **Zalm**: Voorzitter. De heer Duyvendak heeft gevraagd naar de prijsstijging van treinkaartjes. Een stijging van 1% per jaar wordt standaard gehanteerd om dit soort berekeningen te maken conform de Nota Mobiliteit. Het effect op het aantal reizigers is beperkt, omdat de substitutie-elasticiteit tussen auto en trein niet groot is. Wat dat betreft is ook illustratief dat, zelfs als er voor de Superbus een prijsverhoging van 30% wordt doorgevoerd, de kosten-batenanalyse nauwelijks anders uit valt. Dat zal dus niet een groot punt zijn.

Ik laat het CPB en het Natuur- en Milieuplanbureau graag nagaan of een verdere upgrade van het bestaande OEI op het punt van natuur- en milieueffecten mogelijk is. Deze becijferingen zijn duidelijk, dus het zal hierop geen invloed hebben. Vanzelfsprekend zullen wij dan ook niet op de uitkomst wachten.

Mevrouw Dijkma heeft gevraagd of ik niet vanuit de coulissen zal verhinderen dat de exercitie serieus wordt gedaan. Uiteraard zal ik dat niet doen. Die exercitie zal serieus worden gedaan. Dat neemt niet weg dat ik al ideeën heb over de uitkomst daarvan. Toch zullen wij die afwachten.

Mevrouw Dijkma heeft een hele goede vraag gesteld over de discontovoet. Voordat ik minister werd, ben ik voorzitter geweest van de studiegroep die zich met de discontovoet bezighield. De discontovoet die in dit geval is gehanteerd, bestaat uit twee onderdelen. In de eerste plaats betreft het een risicovrije discontovoet in reële termen van 4% en een risico-opslag van 3%. In aansluiting op de langetermijnstudie van het CPB ten aanzien van aging zal in overweging worden genomen om te rekenen met een reële risicovrije ruimte voor de lange termijn – dat is eigenlijk ook een discontovoet – van 3% in plaats van 4%. Ook pensioenfondsen rekenden vroeger met 4%. Zij gaan nu terug naar 3%. Het is naar mijn idee dan ook zeker te overwegen om die basisdiscontovoet terug te brengen van 4% naar 3%. Er is een algemene risico-opslag van 3%, maar er kan per project worden gevarieerd. Ik zeg de Kamer toe om haar te tonen wat de invloed op de berekeningen is van een lagere discontovoet. Dat is niet al te veel werk. Mijn vermoeden is dat het toch nog betrekkelijk robuust blijft en dat een stijging van de baten-kostenverhouding van 0,2% naar 1% niet snel zal voorkomen. Binnenkort zal ik ook een groepje in het leven roepen dat zich opnieuw moet beraden over de methodiek van de discontovoet. Het dient ook na te gaan of er nieuwe inzichten uit de wetenschap zijn op het punt van de risico-opslagen.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Dat is een prachtige toezegging zo laat op de avond, vooral omdat die risico-opslag van 3% die de minister noemde misschien ook dubbelt met het verhaal van Flyvbjerg dat wij kennen als risico-inschatting. Daarom vroeg ik mij af waarom dat verschil er was. Ik dank de minister voor de toezegging en ik wacht het in spanning af.

Minister **Zalm**: Ik zeg toe dat ik ook een verhaaltje zal schrijven over het nut van de risico-opslag in verhouding tot het verhaal van de heer Flyvbjerg. Nou, ik vind het heerlijk om, als ik hier toch sta, toezeggingen te doen die geen geld kosten maar die wel nuttig zijn.

Mevrouw **Dijkma**: Als u dat volhoudt als het om voorstellen van sociaal-democraten gaat, worden wij nog goede vrienden.

Minister **Zalm**: De ene sociaal-democraat is de andere niet.

Mevrouw Gerrens heeft gevraagd waarom bij de Hanzelijn-plus-plus wel reistijdwinst voor de auto geboekt wordt en bij de andere niet. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft al een deel van het raadsel onthuld. In de tweede plus zitten de wegenprojecten, knelpunten rond Leeuwarden en Groningen. Hierbij kan ook een rol spelen dat er 1,1 mld. wordt geïnvesteerd in regionaal vervoer Almere-Amsterdam. Dat is natuurlijk een heel dikke route. Dus daar zou zich wellicht een indirect effect kunnen voordoen op de reistijd. Ik zeg toe dat wij dit punt meenemen in de schriftelijke beantwoording.

Mevrouw Gerrens heeft gezegd: het kan niet uit, maar het hoeft ook niet uit te kunnen. Dat ben ik met haar eens, althans, bedrijfseconomisch hoeft het niet altijd uit te kunnen om toch maatschappelijk zinvol bezig te kunnen zijn. Bij een analyse waarin alle maatschappelijke baten inbegrepen zijn, moet het natuurlijk wel uit kunnen, anders geef je je geld verkeerd uit. Dat geldt

Zalm

echter niet wanneer er belangrijke p.m.-posten zijn die nog niet op geld gewaardeerd zijn en waarvan je vindt dat die wel zo veel miljard waard zijn. Maar ik zie die belangrijke p.m.-posten niet uit de analyse naar voren komen. Voorzover deze er zijn, hebben zij een overwegend negatief karakter. Daarmee is die maatschappelijke kosten-batenanalyse des te relevanter. Als je dan op percentages baten versus kosten komt van 15, 20 en in het allerbeste geval van 25, zit je nog ver beneden de maat. Boven de 100% is nodig om welvaart te creëren en onder de 100% is het in principe welvaart vernietigen. Dan kun je beter je geld besteden aan andere maatschappelijke doelen. Ik zeg dit dus niet uit krenterigheid. De overheid is nu eenmaal gehouden om geld doelmatig te besteden om maatschappelijke effecten te realiseren.

Mevrouw **Gerken** (SP): Ik zou een lang debat met minister Zalm over dit punt kunnen houden, maar ik denk dat het goed is om het voorstel van de heer Van Hijum te volgen om het Onderzoek- en Verificatiebureau naar deze visie te laten kijken en daarbij vooral de vooronderstelling mee te nemen dat mensen niet zo snel overstappen van de auto naar de trein. Volgens mij zit daar al een beginfout.

De **voorzitter**: Ik wijs erop dat de Kamer zelf gaat over de verificatie en het verificatiebureau. Daar formuleert zij zelf de opdracht voor.

Minister **Zalm**: Hiermee heb ik alle vragen beantwoord. De Kamer krijgt nog additionele informatie over de discontovoet. Daarbij wordt ook informatie verstrekt over vergelijkingen met andere discontovoeten. Dat is van belang om de robuustheid van de kosten-batenanalyse te kunnen beoordelen.

□

Staatssecretaris **Van Gennip**: Voorzitter. Eén opmerking kan ik natuurlijk niet weersproken laten en dat betreft de opmerking van mevrouw Dijkma. Wij hebben twee jaar geleden in deze Kamer in het kader van regionaal beleid de discussie gevoerd over het overgaan van een achterstandenbeleid naar een beleid dat gericht is op kansen en sterktes. In Pieken in de Delta en in de Nota Ruimte is dat vastgelegd. Dat is een Kamerbrede discussie geweest. Die beleidswijziging is Kamerbreed gedeeld, ook door de leden van de PvdA-fractie. Dan verbaast het mij dat mevrouw Dijkma daar twee jaar na dato weer over begint, terwijl het in het Noorden zelf werkt. Daar wordt erkend dat investeren in sterktes en in kansen werkt. Dan lijkt het wel alsof mevrouw Dijkma de laatste is die die omslag wil maken. Zij noemde een aantal feiten, maar zij heeft wel heel selectief geciteerd.

Als eerste feit noem ik het transitiepakket van het Noorden in het kader van Pieken in de Delta. Daar heeft de Kamer inderdaad om gevraagd en daarop is 120 mln. vrijgemaakt voor de transitie van het Noorden. Dan het tweede feit. Het kabinet heeft een paar weken geleden een extra cofinanciering van meer dan 200 mln. beschikbaar gesteld. Het derde feit. In het algemeen overleg over de structuurfondsen van een paar weken geleden heb ik de transitieperiode voor het Noorden van vier jaar erkend. Zou ik de criteria van de Europese Commissie volgen op basis waarvan de middelen over de landen zijn verdeeld, dan kom ik uit op 84 mln., maar

omdat ik erken dat de transitie van het Noorden nodig is, geef ik voor die vier jaar meer uit en kom ik op 152 mln. plus 30 mln. aan cofinanciering. Daardoor krijgt het Noorden per hoofd van de bevolking fors meer dan de rest van Nederland. Niks holle woorden, maar feiten en daden.

Er zijn ontzettend veel ondernemersinitiatieven. Dat heb ik samen met het Noorden voor elkaar gekregen om ervoor te zorgen dat het daar inderdaad beter gaat. Ik investeer in de sterktes en de kansen. Dat is mijn filosofie, die in deze Kamer breed wordt gedeeld. Dat zijn de feiten.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Het gaat niet om de vraag of de staatssecretaris bereid is om in sterktes en kansen te investeren. Het gaat om de vraag hoeveel zij daarin wil investeren. Als de staatssecretaris zich hier op de borst klopt voor die 120 mln...

Staatssecretaris **Van Gennip**: Ik klop mij niet op de borst.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Als de staatssecretaris zich hier op de borst klopt voor die 120 mln., dan moet zij daar even bij vertellen dat het haar CDA-partijgenoot Van Dijk was die daar via een motie om moest vragen. Dat was dus geen enthousiast vrijwillig gebaar, maar het terugnemen van een eerder genomen besluit van de staatssecretaris waarbij wij op nul uitkwamen. Dan moet de staatssecretaris nu niet doen alsof zij steeds weer met mooie cadeautjes komt aanzetten. Bij het andere voorbeeld, namelijk de structuurfondsen, heeft de Europese Commissie een veel groter bedrag voor het Noorden voor ogen gehad. Het was toch niet de staatssecretaris die de Europese Commissie ervan heeft overtuigd dat meer geld voor het Noorden moest worden uitgetrokken? Het was toch andersom?

Staatssecretaris **Van Gennip**: Mevrouw Dijkma selecteert heel selectief een aantal feiten. Ik heb alle feiten genoemd. Die 120 mln. is door mij wel vrijgemaakt op de begroting.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Ja, toen de Kamer de staatssecretaris daartoe heeft gedwongen.

Staatssecretaris **Van Gennip**: Er worden wel meer moties aangenomen, maar ik heb het wel van mijn eigen begroting betaald.

Ook bij de structuurfondsen is mevrouw Dijkma zeer selectief. Zij heeft die discussie duidelijk niet helemaal gevolgd. Ik heb die met haar collega Douma gevoerd. Overigens is deze discussie nog niet afgerond. Er wordt wel degelijk geïnvesteerd in het Noorden, terwijl mevrouw Dijkma doet alsof dat niet het geval is. Mevrouw Dijkma zegt dat er nul beschikbaar was voor het Noorden, maar dat is onjuist. Dat zijn de feiten niet. Feit is dat het kabinet wel degelijk investeert in het Noorden. Er zijn extra structuurfondsen en een extra cofinanciering voor die structuurfondsen bij gekomen. Dat geld gaat dus ook naar het Noorden. Wij investeren dus wel degelijk, maar wij investeren in kansen en sterktes. Daar gaat het mij om.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): De minister zegt dat ik selectief selecteer. Zij moet mij niet verkeerd citeren. Ik

Van Gennip

heb gezegd dat zij het programma Kompas voor het Noorden terugbracht tot nul. Door de Kamer is het teruggebracht tot 120 mln. Ik heb ook gezegd dat zij 84 mln. over had voor de structuurfondsen en dat inmiddels door druk van de Europese Commissie dat bedrag verdubbeld lijkt te zijn.

De minister kan wel zeggen dat ik de discussies niet heb meegemaakt. Ik ben van plan om dat maar eens vaker te gaan doen. Dat lijkt mij heel goed.

Staatssecretaris **Van Gennip**: Twee dingen zijn gewoon niet waar. Om te beginnen was mijn voorstel voor Pieken in de Delta en Kompas voor het Noorden absoluut niet nul. Het was wel minder dan het nu is geworden, maar het was niet nul.

Ten tweede heb ik nooit een voorstel van 84 mln. voor de structuurfondsen gedaan. Mijn voorstel was: 152 mln. plus 30 mln. cofinanciering.

Ik zeg dit even voor alle duidelijkheid.

Minister **Dekker**: Voorzitter. Ik wil na dit bijzondere debatje nog een zin uitspreken. Ik stel het zeer op prijs dat wij nu tot deze slotsom zijn gekomen, maar voor de ruimtelijk-economische investeringen in het Noorden stel ik voor dat wij op korte termijn gezamenlijk een overzicht geven van datgene wat wij doen voor het Noorden. Ik denk dat dit heel belangrijk is voor de afweging die moet worden gemaakt. Als wij de inhoud en het budget erbij zetten, is er een totaalbeeld van alles wat wij op dat vlak doen.

De **voorzitter**: Hiermee zijn wij aan het einde gekomen van de tweede termijn van het kabinet. De heer Duyvendak heeft verzocht om een derde termijn. Ik stel voor dat hij alleen de ruimte krijgt om een motie in te dienen en dat het kabinet daarop reageert.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Ik wil ook graag nog een minuut spreektijd hebben, omdat hij de motie mede namens mij indient.

De **voorzitter**: Dan geef ik u daar één minuut voor en dan laat ik de tijd niet, zoals eerder, doorlopen. Deze opmerking geldt ook voor de heer Duyvendak.

Aldus wordt besloten.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Het gaat mij er alleen om dat de Hanzelijn-plus volwaardig meeloopt in de besluitvorming. Ik stel de volgende motie voor.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de alternatieven van een versoberde hogesnelheidstrein en opgewaardeerde Hanzelijn (modulair) uit te werken en te onderzoeken;

verzoekt besluitvorming over het bedrag van 2,73 mld. voor een snelle verbinding naar het Noorden niet te plegen voordat deze alternatieven en het transitie-alternatief zijn onderzocht,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Duyvendak en Gerkena. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 30 (27658).

Mevrouw **Gerkena** (SP): Voorzitter. Ik heb moeite met de motie-Van Hijum c.s. omdat daarin wordt uitgegaan van maar één model: de hst-3. Ik zou graag willen dat meer mogelijkheden worden onderzocht. Ik hoop dat de minister kan toezeggen dat zij deze motie uitvoert. Dat zou voor mij ook uitmaken.

Minister **Peijs**: Voorzitter. Ik begrijp niets van die motie. Ik ontraad de Kamer dan ook de aanvaarding van de motie. Ik heb allang toegezegd dat al die varianten zullen worden uitgewerkt. In de motie van de heer Van Hijum staat dat wij niet aan het bedrag mogen komen. Daar heb ik tegenover gesteld dat er twee uiteinden zijn. Ik moet wel een ov-pakket maken voor de Noordvleugel. Ik hang daar geen prijs aan, maar er moet vanzelfsprekend wel iets gebeuren. Bijna alle woordvoerders hebben hier uitgesproken dat de Noordvleugel moet doorgaan. Ik ontraad dus sterk de aanvaarding van deze motie.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Deze motie heeft helemaal niets met de Noordvleugel te maken. De motie blokkeert ook helemaal niets in de Noordvleugel. De motie gaat over de lijn van Schiphol naar het Noorden. Er staat alleen in dat er niet twee, maar drie dingen op tafel blijven liggen: de hst, de geoptimaliseerde en liefst modulair uitgewerkte Hanzelijn en het alternatief van mevrouw Van Gennip.

Minister **Peijs**: Dat van de Hanzelijn is allang toegezegd. Dat van de hogesnelheidstrein is ook toegezegd. De 2,73 mld. is niet alleen voor het Noorden, zoals u stelt! Ik zie u het hoofd schudden, maar u praat alleen over het Noorden en zegt dat niemand aan die 2,73 mld. mag komen. Maar ik moet wel een ov-plan maken voor de Noordvleugel. Daar hang ik geen bedrag aan, maar daarin mondt het natuurlijk ooit wel uit.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter. Ik heb een vraag aan collega Van Hijum. De regering heeft ruitelijk toegezegd wat hij in zijn motie vraagt. Is het niet correct dat wij dan als Kamer zeggen dat wij die motie kunnen intrekken? Dat lijkt mij een faire deal.

De heer **Van Hijum** (CDA): Op zich zou dat kunnen. Echter, waar wij bijna zeven uur hebben gedebatteerd over dit onderwerp, vind ik dat wij dit debat als Kamer mogen besluiten met een duidelijke conclusie. Eerlijk gezegd, lijkt het mij dus goed om de motie in stemming te brengen.

Peijs

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, aanstaande dinsdag te stemmen over de moties.

Daartoe wordt besloten.

Sluiting 22.51 uur



Lijst van ingekomen stukken, met de door de Voorzitter terzake gedane voorstellen:

1. twee koninklijke boodschappen, ten geleide van de voorstellen van (rijks)wet:

Wijziging van de voorschriften inzake niet voor menselijke consumptie bestemde dierlijke bijproducten (30568);

Wijziging van de Kieswet en enkele andere wetten houdende invoering van het stemmen met een stempas in een stembureau naar keuze binnen de eigen gemeente (30569).

Deze koninklijke boodschappen, met de erbij behorende stukken, zijn al gedrukt en rondgedeeld;

2. zeven brieven van de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal, met de mededeling dat zij in haar vergadering van dinsdag 30 mei 2006 de haar door de Tweede Kamer toegezonden voorstellen van (rijks)wet gedrukt onder de nummers 26671, 30036 (R1784), 30407, 30406, 30339, 29875 en 29707 heeft aangenomen.

De Voorzitter stelt voor, deze brieven voor kennisgeving aan te nemen;

3. de volgende brieven:

twee, van de minister van Justitie, te weten:

een, over de incidenten in de Justitiële Jeugdinstelling Harreveld (24587, nr. 174);

een, over de aansluiting van nazorg en het reclasseringsbeleid (27834 en 29270, nr. 45);

een, van de minister voor Vreemdelingenzaken en Integratie, inzake informatie motie-Klaas de Vries over de achterstanden bij behandeling van reguliere verblijf-aanvragen (30240, nr. 13);

een, van de ministers van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en van Justitie, ten geleide van het Jaarverslag Nederlandse Politie (30550-VI en 30550-VII, nr. 5);

een, van de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, ten geleide van de Kerncijfers 2001-2005 OCW en Bestel in Beeld 2005 (30550-VIII, nr. 5);

twee, van de minister van Financiën, te weten: een, ten geleide van verslag van de Ecofin Raad (21501-07, nr. 525);

een, ten geleide van verslag van het International Monetary and Financial Committee (26234, nr. 55);

een, van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, over het Nieuwe Sleutelproject Zuidas (30300-XI, nr. 118);

een, van de minister van Verkeer en Waterstaat, ten geleide van de eerste kwartaalrapportage van Groot Onderhoud 2006 (30300-A, nr. 61);

een, van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, over het Groenenbergterrein (26959, nr. 117);

een, van de minister van Economische Zaken, inzake het Nederlands standpunt inzake het Groenboek (22112, nr. 442);

twee, van de staatssecretaris van Economische Zaken, te weten:

een, over de aanpak van cybercrime (26671, nr. 24);

een, over het onderzoek naar regiostimulering (30217, nr. 5);

twee, van de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, te weten:

een, inzake de behandeling van het dioxine-incident (26991, nr. 140);

een, ten geleide van een tweetal publicaties: Terugblik en Kiezen voor duurzaamheid (30550-XIV, nr. 5);

een, van de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, inzake de agendering van de kwestie Birma (29427, nr. 22);

een, van de minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, ten geleide van de agenda van het volksgezondheidsdeel EU-Raad (21501-20, nr. 317).

Deze brieven zijn al gedrukt en rondgedeeld;

4. de volgende brieven:

een, van de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, ten geleide van afschrift Jaarverslag van de Hoge Raad van Adel;

een, van de staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, over de uitvoering van motie 17 over een bijdrage aan de Hermitage aan de Amstel;

een, van de minister van Defensie, over het uitlekken van vertrouwelijke gegevens;

een, van de staatssecretaris van Economische Zaken, ten geleide van afschrift van brief aan Raad van Nederlandse Detailhandel;

een, van de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, over het Tweede Meerjarenprogramma Vitaal Platteland;

een, van de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, over Informal opinion afschaffing WAZ/advies CGB;

een, van de minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, inzake reactie op de brief van de Johannes Wierstichting.

De Voorzitter stelt voor, deze brieven door te zenden aan de betrokken commissies en niet te drukken.



Presidiumbesluit

De Voorzitter en de eerste en tweede ondervoorzitter stellen voor, te stellen in handen van

a. de vaste commissie voor Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties:

- Wijziging van de Kieswet en enkele andere wetten houdende invoering van het stemmen met een stempas in een stembureau naar keuze binnen de eigen gemeente (30569);