

Vergaderjaar 2007–2008

27 658

Zuiderzeelijn

Nr. 35

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 november 2007

In het Coalitieakkoord is over de Zuiderzeelijn de volgende passage opgenomen. «De afspraken met Noord-Nederland over economische structuurversterking door een snelle Zuiderzeelijn-spoorverbinding zullen worden nagekomen. Indien een dergelijke snelle verbinding onvoldoende structuurversterkend rendement oplevert en/of niet verantwoord te exploiteren is, dient er, afgestemd met het Noorden en Flevoland en, uitgaande van deze afspraken, een alternatief samenhangend pakket te komen. Daarvan maken infrastructurele maatregelen een substantieel deel uit.»

Het kabinet heeft in lijn met het Coalitieakkoord een besluit genomen over het project Zuiderzeelijn. In deze brief licht het genomen besluit toe. Aan de orde komen:

- aanleiding;
- overleg met Noord-Nederland en Noordvleugel;
- beoordeling hogesnelheidstrein op structuurversterking en exploitatie;
- Regiospecifiek Pakket (een alternatief samenhangend pakket);
- conclusies en vervolg.

Aanleiding

De Zuiderzeelijn is een snelle spoorverbinding tussen Schiphol en Groningen. Het project heeft sinds 1998 de volgende stappen doorlopen: pré-verkenning (1999), verkenningen (2000, 2001), prijsvraag (2002–2004) en Structuurvisie (2005, 2006). De aanleiding voor het opstellen van een Structuurvisie – onderzoek naar nut en noodzaak van het project – werd gevormd door het advies van de Tijdelijke Commissie Infrastructuur (2004), een commissie van de Tweede Kamer belast met onderzoek naar besluitvorming over grote infrastructurele projecten.

Doel van de Structuurvisie Zuiderzeelijn was om op basis van onderzoek en een breed maatschappelijk proces inzichtelijk te maken of een Zuiderzeelijn voldoende bijdraagt aan de projectdoelstellingen, onder andere: versterken van ruimtelijk-economische structuur van Noord-

Nederland en verbeteren van de OV-bereikbaarheid van de Noordvleugel van de Randstad.

In de Structuurvisie zijn diverse varianten van een snelle openbaar vervoerverbinding onderzocht, variërend van opwaardering van het bestaande spoor (Hanzelijn-plus) of een snelle busverbinding (Superbus) tot een hogesnelheidstrein en een magneetzweefbaan. Op grond van een probleemanalyse zijn daarnaast alternatieve maatregelen in beeld gebracht, zoals ruimtelijk-economische projecten en verbetering van de bereikbaarheid binnen Noord-Nederland.

De Structuurvisie Zuiderzeelijn is in april 2006 afgerond (kamerstuk 27 658, nr. 22). Op grond van de Structuurvisie heeft het vorige Kabinet het beleidsvoornemen kenbaar gemaakt om te stoppen met het planproces voor de Zuiderzeelijn, vanwege onvoldoende nut en noodzaak. Dit voornemen hield in dat er geen verdere uitwerking zou plaatsvinden in de vorm van een planstudie, gericht op een Tracé- en realisatiebesluit. Het kabinet zette toen in op:

- bereiken van de doelstellingen voor Noord-Nederland met een regio-specifiek pakket, bestaand uit een ruimtelijk-economische programma (onder andere innovatie, kennis, verstedelijking) en regionale bereikbaarheidsprojecten (wegen en OV);
- bereiken van de doelstellingen voor de Noordvleugel met kosten-effectieve OV maatregelen, nader uit te werken in de Planstudie OV Schiphol–Amsterdam–Almere–Lelystad (SAAL).

Naar aanleiding van dit beleidsvoornemen nam de Tweede Kamer in juni 2006 een motie aan (Van Hijum c.s., 27 658, nr. 28) met als strekking: werk naast een regiospecifiek pakket ook een goedkopere variant van een Zuiderzeelijn als hogesnelheidstrein uit en breng in beeld welk van beide alternatieven de grootste bijdrage levert aan de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Noord-Nederland. Deze goedkopere variant van de Zuiderzeelijn is voorgesteld door Noord-Nederland.

De motie van de Tweede Kamer is in samenwerking met Noord-Nederland uitgevoerd in de vorm van een Aanvulling op de Structuurvisie. Deze Aanvulling is in oktober 2006 afgerond (Kamerstuk 27 658, nr. 32). In Bestuurlijk Overleg met Noord-Nederland werd geconstateerd dat alle relevante aspecten zijn onderzocht (er is geen aanvullend onderzoek nodig), maar dat het niet lukt om op basis van de onderzoeksresultaten tot gezamenlijke conclusies te komen. Besluitvorming werd daarom overgelaten aan het huidige Kabinet.

Overleg met Noord-Nederland en Noordvleugel

Ná de Provinciale Statenverkiezingen is in juli dit jaar het overleg met Noord-Nederland over de Zuiderzeelijn weer gestart. In de eerste plaats is geconstateerd dat er zowel voor het rijk als voor de regio géén aanleiding is voor aanvullend onderzoek naar een snelle OV verbinding. Alle relevante aspecten zijn onderzocht in de Structuurvisie (april 2006) en Aanvulling op de Structuurvisie (oktober 2006).

Het overleg van de afgelopen maanden is zeer constructief en in een sfeer van wederzijds respect verlopen. Het overleg was enerzijds gericht op het uitwisselen van inzichten over de regionale voorkeursvariant voor een Zuiderzeelijn: een hogesnelheidstrein. Het betreft de zogenaamde HST-3: de door Noord-Nederland geoptimaliseerde variant, die in de Aanvulling op de Structuurvisie is uitgewerkt. Hierbij is met name ingegaan op de criteria, zoals genoemd in het Coalitieakkoord: structuurversterkend rendement en exploitatie.

Anderzijds ging het overleg met Noord-Nederland over het Regiospecifiek Pakket. Dit Pakket is op hoofdlijnen uitgewerkt in de Aanvulling op de Structuurvisie. In het kader van een vergelijking tussen de HST en het Pakket is in overleg met Noord-Nederland aan het Pakket een nadere invulling gegeven.

De conclusie van het overleg met Noord-Nederland in de afgelopen maanden is dat Noord-Nederland voordelen ziet in zowel een Regiospecifiek Pakket als een HST, maar de positieve effecten van een HST voor de regio groter inschat en aan dit alternatief derhalve de voorkeur geeft.

Ook met de regio Noordvleugel is gesproken over de Zuiderzeelijn. Deze regio is (behoudens Flevoland) géén voorstander, maar zet in op verbetering van het openbaar vervoer binnen de Noordvleugel. Dit is uitgewerkt in de Planstudie OV SAAL (Schiphol–Amsterdam–Almere–Lelystad).

Beoordeling hogesnelheidstrein (HST)

De beoordeling van de Zuiderzeelijn als hogesnelheidstrein heeft het kabinet gebaseerd op de onderzoeksresultaten van de Aanvulling op de Structuurvisie (oktober 2006). Hierin zijn conform de aanbevelingen van de TCI onder andere de volgende aspecten onderzocht: probleemanalyse, effecten voor reizigers, effecten voor regionale economie, ruimtelijke effecten, effecten op natuur en milieu, maatschappelijke kosten en baten, kosten voor aanleg en beheer, risico's en bedrijfseconomische business case.

Daarnaast heeft het kabinet de argumentatie van Noord-Nederland en de Noordvleugel in de beoordeling betrokken.

In lijn met het Coalitieakkoord is de beoordeling van de HST vooral gericht op:

- de vraag of een verantwoorde exploitatie mogelijk is;
- het structuurversterkend rendement.

Exploitatie

Voor realisatie en exploitatie van de Zuiderzeelijn is in 2002 door het rijk een bedrag van maximaal 2,73 mld euro gereserveerd (netto contante waarde 2010, prijspeil 2002; in prijspeil 2007 komt dit neer op 2,88 mld euro). Door Noord-Nederland is in dat jaar een bijdrage van circa 1 mld euro toegezegd. Onlangs is door Noord-Nederland aangegeven dat de intentie er nog steeds is om deze bijdrage te leveren. Dit betekent dat er in totaal circa 3,8 mld euro (netto contante waarde) overheidsgeld beschikbaar is.

In de Aanvulling op de Structuurvisie zijn de volgende onderzoeksuitkomsten opgenomen:

- aanlegkosten HST: 4,1 mld euro, waarbij met 90% zekerheid kan worden aangegeven dat de kosten binnen een bandbreedte van 3,1 tot 5,1 mld vallen;
- beslisonzekerheden: er zijn mogelijke aanvullende kosten voor onder andere inpassing geïnventariseerd van in totaal circa 2 mld euro;
- business case: een bedrijfseconomisch overzicht van kosten en opbrengsten voor aanleg en 25 jaar exploitatie (opgesteld met medewerking van aannemers en banken) laat zien dat in totaal een overheidsbijdrage wordt gevraagd van circa 4 mld euro.

Op basis van de Aanvulling op de Structuurvisie en overleg met Noord-Nederland kan worden geconcludeerd dat de businesscase van de HST

gegeven de maximaal beschikbare overheidsbijdrage niet sluitend is tenzij aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- Andere toedeling van kosten:
 - Een deel van de geraamde aanlegkosten voor een HST komt niet ten laste te komen van het Zuiderzeelijnbudget. Het betreft een deel van de aanlegkosten in de Noordvleugel, dat volgens Noord-Nederland ook zonder Zuiderzeelijn moet worden gemaakt. Dit maakt echter nog onderdeel uit van onderzoek (OV SAAL) en hierover heeft het kabinet nog geen besluit genomen.
- Beheersing van risico's en beslisonzekerheden:
 - De kosten voor beheer en onderhoud van de infrastructuur worden niet geheel toegerekend aan het Zuiderzeelijnbudget, maar ook deels toegerekend aan de kosten voor beheer en onderhoud van het hoofdrailnet (beheerconcessie Prorail).
 - De overheden dragen het risico voor de bovenwettelijke inpassingsmaatregelen, zoals opgenomen in de kostenraming. Zij moeten er naar streven deze te voorkomen en indien dit niet lukt dekking voor de kosten bieden.
 - Rijk en regio zullen zich er maximaal voor moeten inspannen de beslisonzekerheden te voorkomen. Wanneer deze tóch optreden (tot circa 2 mld euro geïnventariseerd), zullen de overheden dekking moeten vinden.
 - De overheden dragen het risico van overschrijding van de verwachtingswaarde en zullen dekking moeten vinden voor de extra kosten bij een eventuele overschrijding van de verwachtingswaarde.

Noord-Nederland heeft aangegeven dat aan bovenstaande voorwaarden voldaan kan worden en dat daarmee een verantwoorde exploitatie – binnen de beschikbare overheidsbijdrage – mogelijk is. Hierbij wordt verwezen naar de wijze van risicobeheersing, zoals in 2002 is uitgewerkt in een Samenwerkingsovereenkomst en functioneel Programma van Eisen. Het kabinet ondersteunt het belang van dergelijke beheersingsmaatregelen, maar komt tot de conclusie dat het niet verantwoord is om er vanuit te gaan dat zich nooit extra kosten zullen voordoen voor rekening van de overheden.

Conclusies exploitatie

Het kabinet concludeert dat een Zuiderzeelijn in de vorm van een HST niet verantwoord is te exploiteren binnen de beschikbare overheidsbijdrage.

Het is weliswaar mogelijk om risico's en beslisonzekerheden zoveel mogelijk te beheersen. Dat extra kosten volledig uitblijven is echter niet realistisch. Dit is ook de conclusie van de Deense professor Flyvbjerg na een toets van de kostenramingen, zoals opgenomen in de Structuurvisie en Aanvulling op de Structuurvisie. Zijn conclusie is dat op basis van wereldwijde ervaringen met grote infrastructurele projecten rekening moet worden gehouden met minstens 40% extra kosten. De totaal benodigde overheidsbijdrage zou in dat geval tot circa 5,5 mld euro. Daarnaast kan door een andere toedeling van kosten van de HST weliswaar het Zuiderzeelijnbudget worden ontlast, maar er is niet voorzien in ander budget om deze kosten te dekken.

Het kabinet constateert dat het afdekken van risico's van de HST en/of een andere toedeling van kosten er toe zal leiden dat middelen voor de HST moeten worden ingezet, die thans voor andere infrastructuurprioriteiten bestemd zijn. Het kabinet acht dit niet verantwoord.

Structuurversterkend rendement

Het kabinet constateert dat met de Structuurvisie en de Aanvulling op de

Structuurvisie breed onderzoek is verricht naar de te verwachten effecten van een Zuiderzeelijn en dat een groot aantal partijen inbreng heeft geleverd. Naast betrokken regio's zijn dit onder andere maatschappelijke organisaties, inwoners, een Critical Review Team, onderzoeksbureaus en planbureaus.

In de Aanvulling op de Structuurvisie zijn onder andere de volgende onderzoeksresultaten opgenomen:

- knelpunten in de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Noord-Nederland liggen met name op het gebied van beperkte concentratie van economische en stedelijke ontwikkeling, kennis & innovatie en bereikbaarheid (zowel binnen de regio, als met andere regio's);
- de HST leidt tot een verbetering van de bereikbaarheid van Noord-Nederland, de reistijd Schiphol-Groningen wordt van ruim 130 minuten teruggebracht tot circa 84 minuten;
- de versterking van de ruimtelijk-economische structuur van Noord-Nederland als gevolg van een HST is beperkt, er wordt een toename van de werkgelegenheid verwacht met enkele honderden arbeidsplaatsen en een beperkte versterking van stedelijke centra door concentratie van woon- en werkfuncties;
- voor de Noordvleugel biedt een HST een gedeeltelijke oplossing voor knelpunten op de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad, per saldo ontstaat beperkt extra vervoercapaciteit voor treinreizigers binnen de Noordvleugel;
- de maatschappelijke baten van een HST zijn circa 1 mld euro en de maatschappelijke kosten zijn circa 4 mld euro, dit resulteert in een negatief saldo van 3 mld euro ofwel een baten-kostenverhouding van circa 0,25.

Uit het gevoerde overleg met Noord-Nederland is gebleken dat op hoofdlijnen overeenstemming bestaat over het type effecten dat in beschouwing moet worden genomen bij beoordeling van het structuurversterkend rendement van een HST. Tussen rijk en regio bestaat daarnaast op hoofdlijnen overeenstemming over de effecten die mogen worden verwacht op bereikbaarheid en milieu.

Het grootste verschil tussen rijk en regio betreft de inschatting van de ruimtelijke en economische effecten. Het rijk hanteert hiervoor de onderzoeksuitkomsten van de Aanvulling op de Structuurvisie, terwijl Noord-Nederland de resultaten van de ruimtelijke analyse en de maatschappelijke kosten-batenanalyse niet onderschrijft.

Noord-Nederland vraagt om in de afweging ook andere argumenten mee te wegen, bijv. de mogelijkheden die de Zuiderzeelijn biedt voor het benutten van aanwezige kansen in de regio, de bijdrage van de Zuiderzeelijn aan het imagoprobleem («ver weg») van het noorden, de samenhang van de Zuiderzeelijn met de transitie naar een kennis economie, de mogelijkheden van een wooneconomie, de ontwikkelruimte voor de Randstad, de kansen voor een mogelijke nieuwe internationale verbinding en de invloed van de Zuiderzeelijn op de samenhangende gebiedsontwikkelingen.

Conclusies structuurversterkend rendement

In de Structuurvisie en Aanvulling op de Structuurvisie zijn naar het oordeel van het kabinet alle relevante aspecten onderzocht. Het beeld dat uit deze onderzoeken en het proces met betrokken partijen naar voren komt is dat een Zuiderzeelijn (HST) positieve effecten heeft, maar dat deze effecten gering zijn.

De argumentatie die Noord-Nederland heeft ingebracht is door het kabinet in de afweging betrokken. De genoemde voordelen van Zuiderzeelijn blijken ook voor een deel uit de Structuurvisie en Aanvulling daarop. Mede gezien de uitkomsten van de probleemanalyse is het echter niet aannemelijk dat een Zuiderzeelijn, die vooral leidt tot een verbetering van de bereikbaarheid, een grote impuls zal betekenen voor de regionale economie. Onder andere het CPB en het Critical Review Team hebben hier in reacties de uitgevoerde onderzoeken op gewezen.

De conclusie van het kabinet is dat het structuurversterkend rendement van een hogesnelheidstrein tussen Schiphol en Groningen/Leeuwarden onvoldoende is om een rijksinvestering van 2,88 mld euro (netto contante waarde) te rechtvaardigen. Het maatschappelijk rendement van deze investering is onvoldoende.

Regiospecifiek Pakket

In het Coalitieakkoord is aangegeven: «Indien een dergelijke snelle verbinding (HST) onvoldoende structuurversterkend rendement oplevert en/of niet verantwoord te exploiteren is, dient er, afgestemd met het Noorden en Flevoland en, uitgaande van deze afspraken, een alternatief samenhangend pakket te komen. Daarvan maken infrastructurele maatregelen een substantieel deel uit».

Alles overwegende komt het kabinet tot de conclusie dat een snelle verbinding onvoldoende structuurversterkend rendement oplevert en niet verantwoord is te exploiteren. Daarom kiest het kabinet conform het Coalitieakkoord voor een alternatief samenhangend pakket voor Noord-Nederland, waarvan infrastructurele maatregelen een substantieel deel uitmaken.

Het planproces voor de Zuiderzeelijn – dat in het jaar 2000 is gestart met een verkenning – wordt gestopt. Er komt geen vervolg in de vorm van een planstudie. De indicatieve ruimtelijke reservering zoals aangegeven in de Nota Ruimte blijft wel bestaan.

Het project Zuiderzeelijn heeft naast doelstellingen voor Noord-Nederland ook de doelstelling om de OV bereikbaarheid van de Noordvleugel te verbeteren. Hiervoor zet het kabinet in op de Planstudie OV SAAL (Schiphol–Amsterdam–Almere–Lelystad). Deze planstudie is medio 2006 gestart (Kamerstuk 30 687, nr. 1) en maakt onderdeel uit van het Urgentieprogramma Randstad. Naar verwachting nog dit jaar zal het kabinet over de resultaten van de eerste fase van deze planstudie een besluit nemen. Daarom wordt er in deze brief niet verder op ingegaan.

De hoofdlijnen van het samenhangend pakket voor Noord-Nederland – aangeduid als Regiospecifiek Pakket – zijn weergegeven in het beleidsvoornemen van het vorige kabinet (april 2006) en de Aanvulling op de Structuurvisie (oktober 2006). Het Pakket kent een looptijd tot 2020 en is bedoeld voor Noord-Nederland en de Noordoostpolder. In overleg met Noord-Nederland en Flevoland is het Pakket de afgelopen maanden verder uitgewerkt. Dit heeft geleid tot een opzet, die uitgaat van drie onderdelen:

- ruimtelijk-economische programma;
- concrete bereikbaarheidsprojecten;
- regionaal mobiliteitsfonds.

Onderstaand worden de onderdelen toegelicht, waarbij eveneens wordt ingegaan op de uitkomsten van onderzoek naar de legitimiteit en effectiviteit van dit Pakket. Evenals de Zuiderzeelijn (HST) zijn de belangrijkste

onderdelen van dit pakket onderwerp geweest van onderzoek naar onder andere maatschappelijke kosten en baten, ruimtelijke effecten, milieu-effecten, etc. Ook voor het Pakket hanteert het kabinet het uitgangspunt dat sprake moet zijn van verantwoorde investeringen.

Ruimtelijk-economisch programma

Dit programma is gericht op versterking van de ruimtelijk-economische structuur. Via dit programma leveren de overheden (rijk en regio) een financiële bijdrage aan projecten van bedrijven en kennisinstellingen voor onder andere ontwikkeling van kennis en innovatie. Het programma bestaat uit de programmaliijnen watertechnologie, energie, sensortechnologie, agribusiness, lifesciences, toerisme, algemeen MKB beleid, arbeidspotentieel, vestigingslocaties en woon- en leefklimaat.

Het programma kan qua organisatie en aansturing worden ondergebracht in de recent door het ministerie van Economische Zaken en Noord-Nederland opgezette structuur voor uitvoering van lopende programma's. Het gaat om Pieken in de Delta en OP-EFRO. Deze structuur kan bijv. door actievere betrokkenheid van het ministerie van VROM worden aangepast op de bredere scope van het programma (ook ruimtelijke projecten/ integrale gebiedsontwikkelingen komen hiervoor in aanmerking).

In de Aanvulling op de Structuurvisie is een aantal voorbeeldprojecten voor een dergelijk programma onderzocht. Het zijn voorbeeldprojecten, omdat daadwerkelijke selectie van projecten zal plaatsvinden na oprichting van het programma. Uit het onderzoek blijkt dat er projecten te verwachten zijn met een positieve bijdrage aan het versterken van de economische structuur van Noord-Nederland. Dit kan oplopen tot een werkgelegenheidseffect van enkele duizenden arbeidsplaatsen. Voor een deel van de voorbeeldprojecten blijkt na toetsing op FES-criteria dat er een duidelijke legitimatie is voor een rijkssubsidie en dat er sprake is van voldoende effectiviteit en kostenefficiëntie.

Concrete bereikbaarheidsprojecten

Dit deel van het Pakket betreft projecten ter verbeteringen van de bereikbaarheid over de weg en via het openbaar vervoer binnen Noord-Nederland, met name de stedelijke centra zoals Groningen-Assen en Leeuwarden. Bij de keuze voor deze projecten is gezocht naar aansluiting op de concentratie van economische ontwikkeling langs de ontwikkelingsassen A6/A7 en A28. Daarmee zijn het nuttige projecten voor het bereiken van de doelstellingen van de Zuiderzeelijn (bereikbaarheid en ruimtelijk-economische ontwikkeling). Het kabinet heeft voor dit deel van het pakket alleen projecten voor ogen, die op grond van de uitgevoerde onderzoeken een gunstige verhouding kennen tussen maatschappelijke kosten en baten.

In de Aanvulling op de Structuurvisie is een aantal regionale bereikbaarheidsprojecten onderzocht. In de afgelopen maanden heeft Noord-Nederland nog een aantal aanvullende projecten voorgesteld. Evenals in de Aanvulling op de Structuurvisie zijn deze projecten onderzocht op o.a. maatschappelijke kosten en baten.

De volgende projecten zijn op basis van het uitgevoerde onderzoek aangemerkt als nuttige projecten, die in aanmerking komen voor opname in het Regiospecifiek Pakket:

- Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2: verbeteren afwikkelen verkeer door aanleg hoofd- en parallelbanen, inclusief goede inpassing in stedelijke omgeving

- Bereikbaarheid Leeuwarden: verbeteren capaciteit en betrouwbaarheid van de verkeersafwikkeling rond Leeuwarden door maatregelen op regionale invalswegen;
- Bereikbaarheid Assen: bereikbaarheidsmaatregelen als onderdeel van gebiedsontwikkeling, o.a. extra snelwegaansluiting, station Assen Zuid en lokale infrastructuurmaatregelen.
- N50 Ramspol-Ens: verbeterde verkeersafwikkeling voor weggebruikers en scheepvaart door verhoogde Ramspolbrug (13 meter) en verbreding naar 2x2 rijstroken.
- Openbaar vervoer: beter vervoerproduct met kosteneffectieve infrastructuurmaatregelen: intensiveren treindienst spoordriehoek Zwolle-Groningen-Leeuwarden-Zwolle, met prioriteit voor Zwolle-Meppel; daarnaast enkele positief beoordeelde onderdelen van OV plan Kolibri voor Groningen-Assen.

Gezien het deels decentrale karakter zal bij een aantal projecten naast de rijksbijdrage aan het Regiospecifiek Pakket ook een regionale financiële bijdrage aan de orde zijn.

Regionaal mobiliteitsfonds

Voor toekomstige regionale bereikbaarheidsprojecten omvat het Regiospecifiek Pakket een mobiliteitsfonds. Met dit fonds kunnen in de periode tot 2020 projecten worden gerealiseerd, die op dit moment nog niet in beeld zijn en/of onvoldoende concreet zijn uitgewerkt om te kunnen beoordelen.

De opzet is dat het mobiliteitsfonds voor ongeveer de helft wordt gevoegd door een rijksbijdrage en voor ongeveer de helft door een regionale bijdrage. De keuze van projecten die met het fonds worden gerealiseerd ligt in beginsel bij de regio. Zo kan de regio besluiten dit fonds in te zetten voor decentrale ov-projecten of andere verbeteringen van de bereikbaarheid.

Conclusies en vervolg

Het kabinet heeft de inzet van bestuurlijk Noord-Nederland voor de Zuiderzeelijn meegewogen en stelt het open en inhoudelijke karakter van de gevoerde dialoog op prijs. Op basis van uitgevoerde onderzoeken voor de Aanvulling op de Structuurvisie Zuiderzeelijn, overleg met Noord-Nederland en overleg met de Noordvleugel kan het kabinet echter geen andere dan de volgende conclusies trekken:

- een Zuiderzeelijn in de vorm van een HST is niet verantwoord te exploiteren binnen het beschikbare overheidsbudget;
- het ruimtelijk-economische structurerend rendement van een HST is relatief beperkt en onvoldoende om een rijksinvestering van bijna 3 mld euro te rechtvaardigen;
- alles overwegende kiest het kabinet voor een alternatief samenhangend pakket (Regiospecifiek Pakket), waarvan infrastructurele maatregelen een substantieel deel uitmaken.

Voor het Regiospecifiek Pakket zijn de medewerking en een financiële bijdrage van Noord-Nederland nodig. Uit het overleg met Noord-Nederland tot nu toe spreekt voor het kabinet voldoende vertrouwen om tot een overeenstemming te komen over het Pakket. Het kabinet gaat daarbij uit van het rijksvoorstel, dat onlangs aan Noord-Nederland is gedaan. Dit voorstel gaat uit van een totale rijksbijdrage van 2 mld euro (in kasbedragen, prijspeil 2007), waarvan 1,8 mld euro aan het Regiospecifiek Pakket en afzonderlijk nog 200 mln euro uit het MIRT voor de Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2. Hiermee wordt aangegeven dat,

waar dit project in de landelijke afweging tot 2020 géén prioriteit zou hebben gekregen, dit alsnog mogelijk wordt gemaakt.

Het kabinet ziet de afronding van het overleg met Noord-Nederland over het Regiospecifiek Pakket met vertrouwen tegemoet en verwacht eind dit jaar/begin volgend jaar het resultaat hiervan aan de Tweede Kamer te kunnen presenteren. Het kabinet verwacht een regionale bijdrage die recht doet aan de verhouding tussen de oorspronkelijk gereserveerde rijks- en regionale bijdrage voor het project Zuiderzeelijn.

Met de Noordvleugel van de Randstad wordt nog overleg gevoerd over de resultaten van de eerste fase van de Planstudie OV SAAL. Naar verwachting nog dit jaar zal het kabinet hierover een besluit nemen. Met bovengenoemde financiële inzet voor Noord-Nederland kan vanuit het Zuiderzeelijnbudget voor deze planstudie een bedrag van maximaal 1,35 mld euro (in kasbedragen, prijspeil 2007) worden gereserveerd.

Het proces van onderzoek naar en overleg over de Zuiderzeelijn is met dit kabinetsbesluit afgerond. Het biedt de basis om nu tot daadwerkelijke realisatie van de doelstellingen voor Noord-Nederland en de Noordvleugel te komen.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings