

Vergaderjaar 2004–2005

29 283

Onderzoek naar infrastructuurprojecten

Nr. 14

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 23 februari 2005

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ en de commissie voor de Rijksuitgaven² hebben een aantal vragen voorgelegd aan de Tijdelijke Commissie Infrastructuur over het Rapport «Het project Zuiderzeelijn: toetsing met terugwerkende kracht» (29 283, nr. 9).

De Tijdelijke Commissie Infrastructuur heeft deze vragen beantwoord op 23 februari 2005. Vragen en antwoorden, voorzien van een inleiding, zijn hierna afgedrukt.

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

De voorzitter van de commissie voor de Rijksuitgaven,
B. M. de Vries

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

¹ Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Dijksma (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Atsma (CDA), voorzitter, Van Gent (GL), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Oplaat (VVD), Geluk (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Depla (PvdA), Van As (LPF), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GL), Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Bruls (CDA), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Boelhouwer (PvdA), De Krom (VVD), Verdaas (PvdA), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming (VVD) en Van Hijum (CDA).

Plv. leden: Heemskerk (PvdA), Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Hessels (CDA), Vos (GL), Smeets (PvdA), De Ruiter (SP), Slob (CU), Aptroot (VVD), Szabó (VVD), Van Dijken (PvdA), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Van Winsen (CDA), Halsema (GL), Jager (CDA), Vergeer (SP), Ten Hoopen (CDA), Van Haersma Buma (CDA), Bakker (D66), De Pater-van der Meer (CDA), Van Dam (PvdA), Van Beek (VVD), Dubbelboer (PvdA), Van den Brink (LPF), Luchtenveld (VVD) en Buijs (CDA).

² Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Crone (PvdA), Bakker (D66), ondervoorzitter, Rouvoet (CU), De Vries (VVD), voorzitter, De Haan (CDA), Atsma (CDA), Vendrik (GL), Halsema (GL), Kant (SP), Blok (VVD), Ten Hoopen (CDA), Balemans (VVD), De Pater-van der Meer (CDA), Van As (LPF), Rambocus (CDA), Gerkens (SP), Van Vroonhoven-Kok (CDA), Varela (LPF), De Nerée tot Babberich (CDA), Aptroot (VVD), Blom (PvdA), Douma (PvdA), Stuurman (PvdA), Heemskerk (PvdA), Van Dam (PvdA) en Schippers (VVD).

Plv. leden: Noorman-den Uyl (PvdA), Fierens (PvdA), Dittrich (D66), Van der Vlies (SGP), Van Egerschot (VVD), Mosterd (CDA), Kortenhorst (CDA), Van Gent (GL), Duyvendak (GL), De Ruiter (SP), Dezentjé Hamming (VVD), Schreijer-Pierik (CDA), Hofstra (VVD), Ferrier (CDA), Eerdmans (LPF), Vacature (CDA), Vergeer (SP), De Vries (CDA), Hermans (LPF), Mastwijk (CDA), De Krom (VVD), Smeets (PvdA), Van Heemst (PvdA), Smits (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Kalsbeek (PvdA) en Van Beek (VVD).

Inleiding

Hierbij biedt de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten de antwoorden aan op de vragen, zoals aan haar gesteld, over het rapport *Het project Zuiderzeelijn. Toetsing met terugwerkende kracht* (29 283, nr. 9).

Hierna volgt eerst een reactie van de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten op het rapport «*De Zuiderzeelijn: de kansen in beeld*» van de stuurgroep Zuiderzeelijn (zie kamerstuk 29 283, nr. 15). De eerste vraag, zoals gesteld aan de commissie, is het verzoek om een dergelijke reactie. De commissie heeft ervoor gekozen om deze vraag te beantwoorden in een separate notitie, waarin zij inhoudelijk ingaat op het betreffende rapport. Daarna volgen de antwoorden op de overige aan de commissie gestelde vragen.

Voor zowel de reactie op het rapport van de stuurgroep Zuiderzeelijn als de beantwoording van de overige aan de commissie gestelde vragen heeft de commissie op 26 januari jongstleden aanvullende informatie gevraagd aan het kabinet. Het betreft documenten over de wijze, waarop de Rijksplanologische Commissie (RPC) en de ICES/ICRE het kabinet hebben geadviseerd over de Zuiderzeelijn. Deze informatie was niet nodig voor het onderzoek dat is verricht, maar was wel nodig om adequaat de door Uw Kamer gestelde vragen te beantwoorden en te reageren op het rapport van de stuurgroep Zuiderzeelijn. Tot op heden heeft het kabinet deze informatie niet verstrekt. Spoedshalve ontvangt u hierbij de antwoorden op de aan de commissie gestelde vragen over de Zuiderzeelijn. De commissie gaat ervan uit dat het kabinet op zeer korte termijn alsnog de gevraagde informatie levert. Op basis hiervan zal de commissie, indien zij daartoe aanleiding ziet, nader berichten.

Vragen en antwoorden

1

Kan de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten een reactie geven op het rapport «De Zuiderzeelijn, de kansen in beeld» van de stuurgroep Zuiderzeelijn? Welk oordeel velt de commissie over de gesignaleerde feitelijke onjuistheden?

Deze reactie is opgenomen in de bijgaande nota van de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten (zie kamerstuk 29 283, nr. 15).

2

In de toelichting op het kabinetsbesluit van 21 december 2001 is de Kamer geïnformeerd over de conclusie van de maatschappelijke kosten/baten-analyse, dat op basis van alle gemonetariseerde effecten bij alle alternatieven de kosten hoger zijn dan de baten. In hoeverre is dit aan de orde geweest in de overleggen tussen Kamer en Regering?

In bijlage 2 van het deelrapport over de Zuiderzeelijn (pagina 98 e.v.) zijn de inbrengen van Kamerfracties tijdens Algemeen Overleggen over de Zuiderzeelijn opgesomd. Het kabinetsbesluit over de Zuiderzeelijn van 21 december 2001 is behandeld tijdens een Algemeen Overleg op 27 februari 2002. In twee bijdragen worden de maatschappelijke kosten en baten aan de orde gesteld:

- Mevrouw Giskes (D66): «Haar fractie vindt het gelet op het doel een verantwoorde investering, ook al zullen de maatschappelijke baten waarschijnlijk niet opwegen tegen de kosten.»
- De heer Stellingwerf (ChristenUnie) merkt over de magneettechniek: ..

vindt hij de uitzonderlijke hoge maatschappelijke kosten van de magneettechniek belangrijk»

Waar het de TCI om gaat in dit dossier is de informatiestroom richting de Tweede Kamer. Het uitgangspunt van de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten is dat het primaat van de politiek geldt, maar dat voor besluiten die de politiek neemt gewaarborgd moet zijn dat alle relevante informatie op tafel ligt en dat deze besluiten binnen de context van de integrale ruimtelijke ordeningsprocedure dienen plaats te vinden. Bij het kabinetsbesluit van 21 december 2001 is er over de kosten en baten van de Zuiderzeelijn een notitie bijgevoegd met resultaten van de verkenningen. De enige door het CPB bruikbaar geachte kosten-batenanalyse – die van het NEI – is niet bijgevoegd, evenmin als de CPB-notitie met een vergelijking van de verschillende studies naar kosten en baten. Deze is zoals de stuurgroep Zuiderzeelijn in haar rapport vermeldt «later» op de site van het CPB gezet. Dat «later» is medio 2004, een slordige twee jaar na dato.

In de kosten-batenanalyse van het NEI en in de CPB-notitie wordt aangegeven dat de indirecte effecten van de Zuiderzeelijn – zoals arbeidsmarkt- en woningmarktbatens – gering zijn. In het kabinetsbesluit daarentegen, zegt het kabinet dat deze effecten «relatief fors» zijn. Dit is een verschillende weergave van de effecten. Vandaar dat het van belang was geweest voor een beoordeling door het parlement om volledig geïnformeerd te zijn en naast het kabinetsstandpunt met bijlagen zowel de kosten/batenanalyse van het NEI als de CPB-notitie te ontvangen.

Dat de Tweede Kamer aandacht heeft besteed aan de uitkomsten van de kosten/batenanalyse, zoals de stuurgroep Zuiderzeelijn met voornoemde citaten uit de verslagen van Algemeen Overleggen wil aantonen, raakt de kern niet. De Tweede Kamer beschikte via de stukken die zij wel had ontvangen over informatie over de maatschappelijke kosten/batenanalyse en kon er uit dien hoofde ook over spreken. Dat deed zij noodgedwongen op een hoofdzakelijk procesmatige manier. Over de volledige documentatie beschikte de Tweede Kamer, zoals gezegd, niet. Er is, voor zover na te gaan, ook niet expliciet gevraagd naar de ontbrekende documenten, waarvan het bestaan op zichzelf wel bekend was. Nu de Tweede Kamer over zo'n belangrijk onderdeel geen inhoudelijke discussie heeft gevoerd, kan naar de mening van de TCI niet worden gesproken van een afgeronde nut- en noodzaakdiscussie.

3

De Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten staat uitvoerig stil bij de beoogde effecten van de Zuiderzeelijn op het aantal arbeidsplaatsen. Hoe beoordeelt de commissie de aandacht in het project voor langetermijneffecten, zoals de betere positionering van het Noorden en de ruimtelijk structurerende werking van de Zuiderzeelijn?

Door de Delftse onderzoekers is stilgestaan bij de beoogde ontwikkeling van het aantal arbeidsplaatsen, omdat dit een belangrijk aspect is. Afgaande op de notitie van het CPB van november 2001, de ICES-beoordeling in 2002, maar ook op basis van de cijfers van de projectorganisatie Zuiderzeelijn zelf, scoort het project daarop niet goed. Dat maakt het van belang om, zoals nog niet is gebeurd, de door de Zuiderzeelijn te creëren arbeidsplaatsen en de daarbij behorende kosten te vergelijken met de arbeidsmarkteffecten en de kosten van alternatieve maatregelen. De lange termijn-effecten, zoals betere positionering van het noorden en de ruimtelijk structurerende werking van de Zuiderzeelijn, worden door het Noorden benadrukt, onder meer in het rapport van de stuurgroep Zuiderzeelijn. De TCI heeft zelf inhoudelijk geen studie verricht naar de Zuiderzeelijn en baseert zich op oordelen van gezaghebbende

derden. Het Centraal Planbureau is over deze lange termijn effecten kritisch.

4

Waarom is, zoals de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten beweert, de relatie tussen de reistijd tot de economische kerngebieden en een verbetering van de regionale economie in een ander daglicht komen te staan?

Zoals aangegeven op pagina 71 van het deelrapport Zuiderzeelijn signaleerde de commissie Langman dat de relatief grote afstand tot de economische kerngebieden van Europa een van de oorzaken is van het probleem van de ijle economische structuur in het Noorden. Aan de doelstelling van een verbetering – lees: vermindering van de reistijd – van de verbindingen met de Randstad als economisch kerngebied zou de Zuiderzeelijn als oplossing kunnen bijdragen. Deze bewering komt in een ander daglicht te staan, zoals ook op pagina 71 staat, door de uitkomsten van de kosten-batenanalyses naar de Zuiderzeelijn. Daaruit blijkt namelijk dat – anders dan de commissie Langman veronderstelt – een snellere verbinding met de Randstad de zwakke economische structuur van het Noorden nauwelijks zal verbeteren. Het CPB vat dit in zijn notitie van 23 november 2001 als volgt samen:

«Verder lijken de positieve ruimtelijk-economische effecten die met het project worden beoogd, zich slechts in beperkte mate voor te doen. Een belangrijk doel van de realisatie van de Zuiderzeelijn is het versterken van de regionaal-economische structuur van het Noorden van het land. De bijdrage van de Zuiderzeelijn lijkt hier echter gemakkelijk te worden overschat.»

5

In hoeverre zijn zogenaamde camel-nose effecten – aanvullende kosten voor overheden – te voorkomen en wordt dit met de huidige procedure voorkomen?

Camel-nose-effecten ontstaan als niet alle aan een project verbonden kosten mee worden genomen bij de besluitvorming. Het parlement stemt dan in met een project, dat later veel duurder blijkt uit te vallen, hetgeen ten tijde van de besluitvorming eigenlijk al bekend was. Bij de Zuiderzeelijn gaat het vooral om de ontwikkeling van de stationsgebieden in de halteplaatsen. Dit soort effecten zijn te voorkomen door bij de besluitvorming wel alle kosten mee te nemen. Dat wordt bevorderd doordat in een pkb of in een ruimtelijke structuurvisie, zoals de commissie die voorstelt, alle ruimtelijke belangen tegen elkaar worden afgewogen. Niet alleen het vervoersproject *sec* wordt dan bekeken, maar ook de ruimtelijke inpassing van halteplaatsen, de effecten voor natuur en landschap etc. Alleen zo komen de totale projectkosten aan het licht. Een belangrijke taak voor de Tweede Kamer is om erop toe te zien dat alle kosten worden meegenomen.

6

In hoeverre acht de commissie haar voorstellen ten aanzien van het risico van een mogelijk faillissement van de concessiehouder (o.a. bankgaranties) haalbaar?

De onderzoekers van de TU Delft, die in opdracht van de TCI het project Zuiderzeelijn hebben bestudeerd, signaleren in hun analyse een aantal risico's. Een daarvan is het risico dat het winnende consortium tijdens de bouw of de exploitatie failliet gaat. Dat dit risico niet denkbeeldig is, blijkt uit de ervaringen met de Kanaaltunnel. Actueel is de situatie bij de Noord/Zuid-lijn, dat een van de (onder)aannemers surséance van betaling heeft

aangevraagd. De Delftse onderzoekers noemen twee oplossingen: bank- en/of concern-garanties, die duur kunnen uitvallen, en gespreide betaling, zodat bij een faillissement niet al het geld verloren is. Beide zijn haalbaar en worden reeds nu in de praktijk toegepast. De Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten heeft op dit punt geen voorstellen geformuleerd. Risicomanagement behoort tot de uitvoering van projecten, waarvoor het Kabinet en niet de Tweede Kamer verantwoordelijkheid draagt. Meer in algemene zin heeft de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten wel op een aantal terreinen, waaronder risicomanagement, beleidsopgaven geformuleerd voor de regering. Naar de opvatting van de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten moet risicomanagement – het identificeren, kwantificeren en toedelen van risico's, het ontwikkelen van strategieën om met die risico's om te gaan, alsmede de informatiestromen hierover aan de Tweede Kamer – met voorrang verder worden geprofessionaliseerd binnen de overheid. Veelbelovend in dit opzicht is de formule, dat publieke en private actoren opbrengsten en risico's delen en dit contractueel vastleggen («joint benefit, joint misery»). Hierdoor lopen de belangen van partijen meer parallel, ontstaat helderheid en is de overheid gedwongen heel gedetailleerd haar eigen risico's te benoemen. Het vergt een investering in kennis en kunde voor de rijksoverheid om op gelijkwaardig niveau met marktpartijen te komen, hetgeen een vereiste is voor deze aanpak.

7

Past de in de Samenwerkingsovereenkomst vastgelegde werkwijze van fasegewijze «go/no go-momenten», uit te spreken door rijks- en regionale publieke organen, in de sturingsfilosofie voor grote projecten van de commissie?

De TCI is een voorstander van fasegewijze besluitvorming en eenduidig gedefinieerde go/no go-momenten. Dit wordt op pagina 84 als een kwaliteit benoemd van de procedure voor de Zuiderzeelijn. Wel meent de commissie – zoals verwoord op pagina 92: «dat zolang de herziene Wet op de ruimtelijke ordening niet van kracht is, het noodzakelijk is dat bij een verdere uitwerking tenminste wordt uitgegaan van de totstandkoming van deel 1 van de PKB dan wel een structuurvisie (Wro – nieuwe stijl). Tevens moet de Zuiderzeelijn de status van «Project van Nationaal Belang» krijgen. Daarmee valt het volgens het toetsingskader automatisch onder de Procedure- en Informatieregeling Grote Projecten van de Tweede Kamer. Uit bovengenoemd visiedocument moet blijken in hoeverre de Zuiderzeelijn daadwerkelijk een hefboom zal zijn voor de gestelde ruimtelijk en economische ontwikkelingen in het noorden van het land. Aange-toond zal moeten worden dat de kansen sterk samenhangen met het te kiezen vervoerssysteem. Dat betekent dat er dan niet alleen is nagedacht over de lijn, maar vooral wat deze lijn aan meerwaarde kan gaan opleveren. Alleen die meerwaarde rechtvaardigt de aanleg van de Zuiderzeelijn.»

Pas als de Tweede Kamer hierover een besluit heeft genomen kan het project verder en zijn de go/no go-momenten, zoals beschreven in de concept-samenwerkingsovereenkomst aan de orde.

8

Ziet de commissie mogelijkheden voor een verantwoorde project-beheersing door de ontwerp-Samenwerkingsovereenkomst Zuiderzeelijn aan te vullen met aanbevelingen uit haar rapport?

Conform haar opdracht heeft de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten zich vooral gericht op de rol en de positie van het parlement. Ook de aanbevelingen zijn daarop gericht. Over uitvoeringsvraagstukken heeft de commissie geen concrete aanbevelingen willen doen omdat het

naar haar oordeel niet passend is als het parlement dan wel een parlementaire commissie aan het kabinet voorschrijft hoe zij een project dient te managen. Over uitvoeringsvraagstukken heeft de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten daarom een aantal beleidsopgaven geformuleerd, waar het kabinet naar het oordeel van de commissie mee aan de slag moet. Projectbeheersing is een van de onderwerpen van deze beleidsopgaven. Het zijn dus niet zo zeer de aanbevelingen van de commissie als wel de antwoorden van het Kabinet op de geformuleerde beleidsopgaven, die – na bespreking met de Tweede Kamer – met het oog op een betere projectbeheersing hun weg zouden moeten vinden naar de Samenwerkingsovereenkomst.

9

Welke kerngegevens dan wel beheersingsmaatregelen ontbreken volgens de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten om op korte termijn tot een verantwoorde start van de prijsvraag te kunnen komen?

In antwoord op vraag 8 heeft de commissie geschetst wat nodig is voordat naar de mening van de TCI met de uitwerking en de uitvoering van de Zuiderzeelijn kan worden gestart. Er is derhalve een positief besluit van het parlement nodig op basis van een integrale structuurvisie dan wel een pkb, deel 1.

10

Er is geen sprake van een aparte ruimtelijke structuurvisie voor de Zuiderzeelijn. In het rapport wordt gesteld dat dit volgens de Rijksbouwmeester wel nodig is. Waarop is dit gebaseerd?

De bron is het rapport «Organiseren van kwaliteitsborging Zuiderzeelijn» van het Atelier Rijksbouwmeester, dat onder de aandacht van de TCI is gebracht. De TCI komt zelfstandig op basis van argumenten tot een pleidooi voor een integrale structuurvisie als basis voor de besluitvorming over een groot project. Het voorstel in het betreffende rapport is om een breed gedragen «Ruimtelijk Ontwikkelingsplan» te maken, waarbij de wenselijkheid van de ontwikkeling van een specifiek juridisch instrumentarium wordt overwogen. Een en ander komt nauw overeen met de overwegingen en de conclusies van de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten inzake de noodzaak van een integrale ruimtelijke structuurvisie. Vandaar de relevantie om het pleidooi van het Atelier Rijksbouwmeester in het rapport op te nemen. Hiermee wordt geïllustreerd – niet meer en niet minder – dat ook elders ideeën bestaan die overeenkomen met de voorstellen van de TCI.

11

Waarom wordt de ruimtelijke inbedding van de Zuiderzeelijn in de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit als onvoldoende beschouwd?

De inbedding van de Zuiderzeelijn in de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit is noodzakelijk, maar niet voldoende. In een nationaal ruimtelijk plan of een nationaal verkeer- en vervoerplan worden op hoofdlijnen ruimtelijke keuzes geformuleerd. Daarin kan een kabinet een indicatief besluit, dat wordt vastgesteld door het parlement, nemen, dat zij bepaalde ontwikkelingen of een bepaald project wenselijk acht dan wel ruimtelijk mogelijk maakt met het oog op nationale doelstellingen. Binnen het nationaal ruimtelijk kader, waarin hoofdzakelijk ambities worden geformuleerd, dienen zulke besluiten op een lager schaalniveau te worden uitgewerkt. In de voorstellen van de TCI gebeurt dit in de structuurvisie. Daarin worden landelijke doelstellingen geoperationaliseerd en op landsdelig dan wel regionale schaal ruimtelijke belangen integraal tegen elkaar afgewogen.

12

Welke relatie ziet de commissie tussen het door de regio op te stellen Masterplan Zuiderzeelijn en de door de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten bepleite structuurvisie? Ziet de commissie kansen om beiden te integreren?

De structuurvisie, zoals beschreven door de commissie, en het masterplan, dat de regio opstelt, zijn fundamenteel verschillende documenten. In de structuurvisie worden doelstellingen geformuleerd, wordt bezien welke alternatieven er zijn om deze doelstellingen te bereiken, worden deze alternatieven integraal beoordeeld vanuit alle ruimtelijke functies en belangen en wordt op basis daarvan een integrale afweging gemaakt. Hierin moet het project, waarover een toelatingsbesluit is genomen zichzelf bewijzen ten opzichte van alternatieven om de geformuleerde doelstellingen te bereiken. Over de structuurvisie neemt de Tweede Kamer een expliciet besluit en formuleert daarbij de condities, waaronder het mag worden ontwikkeld. Als dat strategische besluit eenmaal is genomen, dienen projecten te worden ontwikkeld. Bij investeringsprojecten betekent dat dat ze gedetailleerd moeten worden uitgewerkt en worden ingepast in de omgeving. Dan is een masterplan aan de orde. Gegeven het besluit om een project te realiseren gaat het dan om ruimtelijke optimalisering. De structuurvisie en het masterplan zijn derhalve plannen van een geheel andere aard, die op een verschillend moment in het planproces nodig zijn. In dat licht is integratie van beide plannen niet voor de hand liggend.

13

Welke plaats moet een eventueel apart ruimtelijk ontwikkelingsplan Zuiderzeelijn krijgen in het besluitvormingsproces? Zijn er extra risico's voor marktpartijen bij de prijsvraag aan verbonden?

Een ruimtelijk ontwikkelingsplan of ruimtelijke structuurvisie is – net als een pkb-1 overigens – een integrale afweging van alle belangen, die bij een project spelen. Nadat de Tweede Kamer een toelatingsbesluit heeft genomen komt er in de voorstellen van de commissie een voorbereidingsbudget om een structuurvisie te gaan ontwikkelen. In de structuurvisie zit alle informatie, die nodig is om een volwaardige nut- en noodzaakdiscussie te voeren. Deze discussie vindt op basis van de structuurvisie plaats in de Tweede Kamer en wordt afgerond met een formeel besluit. Als het besluit positief is, betekent dat dat binnen door de Tweede Kamer geformuleerde randvoorwaarden, het project er moet komen. Vanaf dat moment wordt voor het parlement haar controletaak dominant. Bij een projectbesluit toetst de Tweede Kamer of aan de geformuleerde randvoorwaarden is voldaan. Bij de uitvoering toetst de Tweede Kamer, al dan niet ondersteund door een rapporteur, of aan het projectbesluit wordt voldaan. De structuurvisie is na parlementaire goedkeuring kaderstellend voor het vervolgproces. Het aanbestedingstraject, waarvan de prijsvraag een vorm is, dient binnen de kaders van de goedgekeurde structuurvisie plaats te vinden. Voor marktpartijen brengt dit geen risico's met zich mee, omdat op het moment dat de aanbesteding start, de publieke kaders bekend zijn. Het kabinet en de stuurgroep Zuiderzeelijn stellen een werkwijze voor die precies omgekeerd is: eerst via een prijsvraag starten met de aanbestedingsprocedure en in een later stadium publieke besluitvorming. In de bijgevoegde nota gaat de commissie nader in op de bezwaren tegen het nu starten van een prijsvraag.

14

Waarop is de uitspraak gebaseerd dat het kabinet zich in het Langman-akkoord financieel committeert aan de Zuiderzeelijn?

De financiering van de Zuiderzeelijn kent uiteraard een eigen besluitvormingstraject. Met een bestuurlijke overeenkomst tussen rijk en regio wordt niet de financiering van een project geregeld. De essentie van hetgeen de TCI beweert is dat een toezegging, zoals die in het Langmanakkoord wordt gedaan, zal of in ieder geval kan leiden tot de noodzaak om budget vrij te maken, ongeacht waar dit gebeurt. Het sluiten van een akkoord is immers niet vrijblijvend.

15

De Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten concludeert dat thans niet het moment is om een verantwoord besluit te nemen over de uitwerking van de Zuiderzeelijn in een Trajectnota. Kan de commissie aangeven welke informatie nog ontbreekt en welk tijdpad gevolgd kan worden teneinde deze beslissing wel verantwoord te kunnen nemen?

In antwoord op vraag 8 heeft de commissie geschetst wat nodig is voordat naar de mening van de TCI met de uitwerking en de uitvoering van de Zuiderzeelijn kan worden gestart. Voor het maken van een structuurvisie dan wel een pkb en de behandeling in het parlement is geen precieze tijdsplanning te maken. Er zijn in de Wet op de ruimtelijke ordening hiervoor geen wettelijke termijnbepalingen opgenomen. Belangrijke factoren zijn de tijd, die het kabinet nodig heeft voor het opstellen van de structuurvisie c.q. de pkb en de behandelingstermijn in het parlement.

16

De commissie acht het nut en de noodzaak van de Zuiderzeelijn onvoldoende aangetoond. Op welke wijze kan de nog te doorlopen PKB-procedure voor de Nota Mobiliteit onderdeel zijn van deze nut en noodzaak-discussie?

De Nota Mobiliteit is een nationale beleidsnota. Daarin kunnen op nationale schaal richtinggevend uitspraken gedaan worden op het gebied van mobiliteit. Uit dien hoofde kunnen daarin uitspraken worden opgenomen, die betrekking hebben op de Zuiderzeelijn: dat het kabinet de Zuiderzeelijn wil en/of ruimtelijk mogelijk maakt. De Tweede Kamer kan deze uitspraken bekrachtigen. Zij spreekt daarmee in principe de wenselijkheid van de Zuiderzeelijn uit. Zij doet dit evenwel zonder de concrete uitwerking van het project te kennen. Dat is immers niet iets wat in de Nota Mobiliteit zal plaatsvinden. Dat betekent dat de Nota Mobiliteit niet het document is, op basis waarvan de Tweede Kamer de nut- en noodzaakdiscussie kan voeren. De Nota Mobiliteit kan in procedurele zin niet meer zijn dan dat regering en Tweede Kamer uitspreken de Zuiderzeelijn in principe te willen en ruimtelijk mogelijk te maken, maar pas met de concrete uitwerking in een structuurvisie of pkb kan een definitief besluit worden genomen.