

Vergaderjaar 2003–2004

27 658

Zuiderzeelijn

Nr. 12

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 28 juni 2004

In het Algemeen Overleg met de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat over de Zuiderzeelijn op 23 juni 2004 is een aantal vragen niet of niet volledig in mijn beantwoording aan de orde gekomen. Hierbij doe ik u de antwoorden toekomen.

1

Waarom is de rentabiliteit van een magneetzwefbaan tussen Schiphol en Almere lager dan de rentabiliteit van een magneetzwefbaan tussen Schiphol en Groningen, met inbegrip van het traject Schiphol – Almere?

Deze lagere rentabiliteit is gebleken uit verkennende studies voor het project Zuiderzeelijn (2000 en 2001). Voor het functioneren van een nieuw MZB-systeem is een aantal basisvoorzieningen nodig, die grotendeels onafhankelijk zijn van de lengte van het tracé (onder andere besturingscentrale, onderhoudswerkplaats en opstel terreinen). Bij een korter tracé tussen alléén Schiphol en Almere leiden onder meer de vaste kosten tot een hoger investeringsbedrag per kilometer dan bij een langer tracé tussen Schiphol en Groningen. Daarnaast zijn de exploitatiekosten van een korter tracé in verhouding hoger vanwege onder andere een lagere gemiddelde snelheid, waardoor meer materieel nodig is. Tegenover de hogere kosten staan geen substantieel hogere opbrengsten. Het aantal reizigers tussen Amsterdam en Almere is weliswaar relatief groot, maar de mogelijkheden voor tarief optimalisatie zijn vanwege de korte afstand beperkt.

2

Is u bekend dat thans 7 000 reizen per dag plaatsvinden tussen Noord-Nederland en het Noorden van de Randstad en dat de trein hierin een aandeel heeft van 46% en kunt u aangeven welke effecten realisatie van de Zuiderzeelijn in dit kader heeft?

Het aantal van 7 000 reizen is mij bekend. NS heeft mij hierover geïnformeerd en geeft aan dat dit het huidige aantal reizen is op enkele specifieke

relaties. Het betreft reizen tussen Groningen, Leeuwarden, Heerenveen en Drachten (inclusief hun achterland) enerzijds en Amsterdam en Schiphol anderzijds.

Het totaal aantal reizigers op de Zuiderzeelijn is volgens de uitgevoerde verkennende studies ca. 35 500 bij een HSL en ca. 62 000 tot 78 000 bij een magneetweefbaan (per dag, snelste vervoerwijze, twee richtingen, 2020). Anders dan de genoemde 7 000 reizen hebben de verkennende studies betrekking op het totaal aantal reizigers (alle vervoersrelaties die de Zuiderzeelijn bedient) en het jaar 2020.

Uit de verkennende studies blijkt dat de Zuiderzeelijn zal leiden tot een toename van het aantal reizen in de corridor tussen de Randstad en het Noorden. De toename heeft volledig betrekking op treinreizen, waarmee het aandeel van de trein in het totale vervoer groeit. De toename van het aantal treinreizen is groter naarmate de snelheid van het vervoer op de Zuiderzeelijn groter is. Daarnaast is er nog sprake van herverdeling van bestaande treinreizigers en een beperkt substitutie-effect vanuit de auto naar de trein.

In de prijsvraag zal het reizigerspotentieel door marktpartijen opnieuw moeten worden ingeschat. De verkennende studies kunnen overigens niet worden gezien als een door de overheid gegarandeerd aantal reizigers.

3

Welke risico's maken onderdeel uit van de risico-opslag van 26%–27%, waarmee in de kostenraming rekening is gehouden?

De kostenraming voor de verschillende Zuiderzeelijn-alternatieven, opgesteld in het kader van de verkennende studies, gaat uit van een risico-opslag voor: ramingsonzekerheid, technische onzekerheden in ontwerp en uitvoering, inpassingsonzekerheid en marktonzekerheid. Tezamen vormen deze risico's een opslag van 26% tot 27% op de raming. In mijn brief van 8 juni 2004 (U.0400439) is in bijlage 6 een overzicht opgenomen van de kostenraming en de risico-opslag.

4

Kan het Zuiderzeelijn-intercity alternatief worden omgevormd tot een HSL met een snelheid van 200 km/u?

Het Zuiderzeelijn-intercity alternatief, dat is onderzocht in de verkennende studies, gaat voor het trajectgedeelte Lelystad-Groningen (nieuwe infrastructuur) uit van een ontwerpsnelheid van 200 km/u. Op het bestaande spoor tussen Schiphol en Lelystad is in de verkennende studies voor alle 'spoorse' alternatieven (HSL, intercity en Hanzelijn-plus) uitgegaan van lagere snelheden. Een snelheid van 200 km/u is hier alléén haalbaar bij ingrijpende aanpassingen, waarmee de investeringskosten beduidend hoger zouden worden.

Voor het Hanzelijn-plus alternatief is in de verkennende studies, mede gebaseerd op de Hanzelijn, uitgegaan van een ontwerpsnelheid van 160 km/u. Een hogere snelheid zou ingrijpende aanpassingen vergen aan het bestaande tracé, systeem en materieel. Ook voor deze variant zou dit leiden tot beduidend hogere investeringskosten.

5

Op welke wijze wordt in de Samenwerkingsovereenkomst omgegaan met de financiële gevolgen van aanvullende wet- en regelgeving, bijvoorbeeld voor tunnelveiligheid?

In de Samenwerkingsovereenkomst is in artikel 14 opgenomen dat de rijksbijdrage en regionale bijdrage inclusief alle risico's zijn, met inbegrip van vigerende redelijkerwijs te voorziene wetten en regelgeving. Daarbij is opgenomen dat zo spoedig mogelijk na het tot stand komen van de overeenkomst een overzicht wordt opgesteld van bedoelde wet- en regelgeving. Op basis van dit overzicht zal worden bepaald of risico's die samenhangen met wetten en regelgeving kunnen worden overgedragen aan de toekomstige private concessiehouder. Voor risico's waarvoor dit niet mogelijk dan wel doelmatig is, wordt binnen de maximale rijks- en regionale bijdrage een reservering getroffen.

6

Uit berichtgeving in de media valt op te maken dat de provincie Friesland bij de regionale bijdrage aan de Zuiderzeelijn een voorbehoud maakt voor de waarde van de energieaandelen, die de provincie in eigendom heeft. Kunt u aangeven hoe dit voorbehoud zich verhoudt tot het sluiten van de Samenwerkingsovereenkomst?

Het voldoen van de regionale bijdrage is een regionale verantwoordelijkheid. Wanneer de regio instemt met de Samenwerkingsovereenkomst mogen wij er van uitgaan dat er voldoende vertrouwen bij hen bestaat, dat de bijdrage daadwerkelijk kan worden voldaan. Dit vormt op dat moment derhalve geen belemmering voor het starten van de prijsvraag.

De regio zal voor de bijdrage aan de Zuiderzeelijn mede de waarde inzetten van haar energieaandelen. De regio heeft kenbaar gemaakt dat een interne procedure is gestart voor bepaling van een referentiewaarde van haar aandelen.

In de Samenwerkingsovereenkomst is in artikel 13 opgenomen op welke wijze zal worden gehandeld, indien op enig moment, maar in ieder geval vóór het laatste go/no go besluit (ca. 2009), zou blijken dat de waarde van de energieaandelen dusdanig is dat het voor de regio redelijkerwijs niet mogelijk is om de bijdrage te voldoen. In het uiterste geval kan dit leiden tot beëindiging van de procedure voor de alternatieven HSL en magneet-zweefbaan (een no go). Dit geldt voor alle partijen, dus ook voor de provincie Friesland.

7

Hoeveel bedragen de voorbereidingskosten voor de prijsvraagfase?

Voor de fase van de prijsvraag zijn de voorbereidingskosten, dat wil zeggen kosten die gemeoid zijn met werkzaamheden door de projectorganisatie van mijn ministerie, ingeschat op circa € 20 mln. Dit bedrag heeft betrekking op de periode van 1 januari 2004 t/m 31 maart 2006 en is inclusief de kosten voor het uitvoeren van de prijsvraag als eerste fase van de aanbestedingsprocedure, waaronder een vergoeding aan marktpartijen voor ontwerpkosten. De voorbereidingskosten komen ten laste van de maximale rijksbijdrage van € 2,73 miljard (netto contante waarde 2010, prijspeil 2002).

8

Wat houdt het Masterplan in dat in de Samenwerkingsovereenkomst wordt genoemd en heeft de Tweede Kamer hier betrokkenheid bij?

Het Masterplan betreft de vertaling van de ruimtelijke ontwerpogave in het invloedsgebied van de Zuiderzeelijn tussen Almere en Groningen. De uitgangspunten worden gebaseerd op de Nota Ruimte. Doel is enerzijds het faciliteren van de ruimtelijk-economische ontwikkeling (wonen en werken) door deze te concentreren in de haltesteden van de Zuiderzeelijn.

Anderzijds is het doel het borgen en ontwikkelen van belangrijke (inter)nationale natuurlijke, landschappelijke en culturele waarden.

Ontwikkeling en implementatie van het Masterplan is een regionale verantwoordelijkheid.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs