

Vergaderjaar 2003–2004

**27 658**

**Zuiderzeelijn**

**Nr. 16**

## **VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 4 augustus 2004

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft op 23 juni 2004 overleg gevoerd met minister Peijs van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 8 juni 2004 met het kabinetsbesluit over de Zuiderzeelijn (27 658, nr. 10);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 1 juni 2004 met antwoorden op vragen van het lid Dijkstra (PvdA) naar aanleiding van een bericht in de Volkskrant van 26 mei 2004 inzake de Zuiderzeelijn (27 658, nr. 9).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

### **Vragen en opmerkingen uit de commissie**

De heer **Hofstra** (VVD) noemt het project Zuiderzeelijn een bestuurlijk monstrum, een project dat zo stroperig verloopt dat er zeven jaar na het principebesluit alleen nog maar papier geproduceerd is. De voorbereidingsfase loopt nog tot 2009; hoeveel geld is daar nog voor beschikbaar? Kan het niet wat sneller en efficiënter? De VVD-fractie wil uiterlijk in januari 2006 een besluit en zij wil daarom de problemen rondom Almere loskoppelen van de Zuiderzeelijn, plus een herpositionering van de varianten. De heer Hofstra stelt dat drie opeenvolgende kabinetten niet in staat of bereid waren, verstandige besluiten over de ontsluiting van Almere te nemen. Hij vindt dat de A6 moet worden doorgetrokken tot Holendrecht en dat er een verbinding met de locatie IJmeer moet komen voor auto en openbaar vervoer, in welke vorm dan ook.

Een van de twee hoofdvarianten is de zweeftrein. De heer Hofstra ziet hier in technische zin wel iets in, maar deze variant acht hij niet erg kansrijk zonder Europese inbedding, als onderdeel van een Europees netwerk dat tussen trein en vliegtuig gesitueerd kan worden. De hogesnelheidslijn past wel goed in het Europese verband, maar dan zou die naar zijn mening op z'n minst naar Hamburg moeten worden doorgetrokken. Gelet op de grote moeite die het kost om de HSL-Zuid en de HSL-Oost te ontwikkelen, vraagt hij zich af of ook dit wel een kansrijke variant is, maar hij zou dit net als bij de zweeftrein door de markt willen laten bepalen. Een van de twee terugvalopties is een nieuwe intercitylijn door Friesland.

<sup>1</sup> Samenstelling:

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

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

Deze heeft volgens de heer Hofstra geen enkele zin als het om een trein gaat die minder snel rijdt dan 200 km/u, een «elektrische boemel». Het voordeel van de andere optie, de Hanzelijn-plus, is dat de Hanzelijn al aangelegd wordt en dat de treinen die met een snelheid van 200 km/u Breda, Rotterdam en Amsterdam aandoen, met een aantal technische voorzieningen prima zouden kunnen doorrijden naar Almere, Zwolle, Groningen en Leeuwarden, en zelfs over bestaand spoor naar Duitsland. De Hanzelijn-plus zou hij dan ook niet meer als terugvaloptie willen zien, maar als een optie die op korte termijn samen met de twee hoofdvarianten als min of meer gelijkwaardige varianten in procedure zou moeten worden gebracht, met een aanbesteding die los staat van het hoofdrailnet. Als er vóór 1 januari nog geen keuze gemaakt is, gaat de VVD-fractie ervan uit dat er dan impliciet besloten is om de Hanzelijn-plus te realiseren. De heer Hofstra maakt zich zorgen over de stroperigheid van dit project en hij verwijt de minister dat zij er de laatste tijd weinig aan heeft gedaan, zeker in vergelijking met de activiteit die de andere bestuurlijke partners getoond hebben. Hij is bang dat het Noorden over tien jaar alleen een stapel mooie rapporten heeft.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA) neemt als leidraad voor dit overleg dat er in het Langman-akkoord is vastgelegd dat er een snelle verbinding met het Noorden zal worden gerealiseerd, maar zij wijst erop dat er inmiddels ervaring is opgedaan met kostenoverschrijdingen bij grote projecten en dat er enige gedoe is geweest rondom een rapport van het CPB over de resultaten van het onderzoek van enkele instituten naar de rentabiliteit van de Zuiderzeelijn. Zij betreurt het dat de regering dit rapport indertijd niet aan de Kamer heeft toegestuurd. Waarom heeft zij dit niet gedaan? Hoe oordeelt het kabinet nu werkelijk over de gegevens uit dit rapport? Waarom heeft het zich gebaseerd op de resultaten van de studie van het NEI, getoetst door het CPB?

De samenwerkingsovereenkomst met de regio kent maar liefst vijf go/no go-momenten, terwijl de Kamer maar bij drie van die momenten betrokken wordt. Waarom is deze procedure gekozen? En wat is nu precies de formele rol van de Tweede Kamer? Die wordt in de samenwerkingsovereenkomst niet genoemd, terwijl er wel bij elke stap wordt vermeld dat er pas sprake is van instemming van de regio's als de staten en de raden akkoord zijn gegaan.

Mevrouw Dijksma vergelijkt het project Zuiderzeelijn met een kaartenhuis. Zo is volgens de samenwerkingsovereenkomst de bijdrage van de regio's sterk afhankelijk van de opbrengst van de aandelen in Nuon en Essent. Waarom wordt die opbrengst niet voorafgaande aan de prijsvraag bekendgemaakt? Er zal toch een groot probleem ontstaan als de regio's hun bijdrage niet waar kunnen maken?

Verder vraagt mevrouw Dijksma zich net als de heer Hofstra af waarom de minister niet ook de intercityvariant en de Hanzelijn-plus bij de prijsvraag betreft. Zij denkt dat daarmee voor alle betrokkenen een eerlijke afweging mogelijk zou worden, omdat dan duidelijk is in hoeverre marktpartijen in de verschillende opties geïnteresseerd zijn. Zij vindt het overigens bijzonder risicovol om nu plotseling ook de IJmeervariant in de procedure op te nemen, omdat de minister zelf al aangeeft dat het resultaat van de toetsing daarvan aan de Vogelrichtlijn nog onzeker is. Als dit anders afloopt dan alle betrokkenen hopen, ontstaan er misschien ook problemen voor de rest van de lijn. Dat zou mevrouw Dijksma in ieder geval willen voorkomen, want zij is het met de heer Hofstra eens dat men in het Noorden zo langzamerhand moet weten waar men aan toe is. Ook zij zou de bereikbaarheid van Almere dus als een apart op te lossen probleem willen zien.

Volgens de samenwerkingsovereenkomst zal er een projectorganisatie Zuiderzeelijn worden opgericht. Waarom heeft de minister niet gekozen voor een uitvoeringsorganisatie van het Rijk? Verder is de planologische

kernbeslissing (PKB) niet meer in het geheel opgenomen; de minister spreekt vooruitlopend op een aanpassing van de Wet op de Ruimtelijke Ordening wel van een masterplan. Wat is dit precies? Welke rol speelt de Tweede Kamer hierbij? Is er inspraak van de bevolking bij mogelijk? De samenwerkingsovereenkomst bevat ook een opting out-clausule; die heeft Almere erin laten opnemen. Betekent dit dat deze gemeente zo maar uit het project zou kunnen stappen en haar financiële aandeel zou kunnen terugtrekken? En wat is het afwegingskader bij de risico's die redelijkerwijze niet door de concessiehouder kunnen worden gedragen, zodat de overheid deze voor haar rekening moet nemen?

Er is bij het hele project steeds uitgegaan van een bijdrage van de Europese Unie en van een bijdrage uit de opbrengst van de exploitatie. De minister geeft in haar brief aan dat zij eigenlijk niet meer op deze bijdragen rekent. Wat betekent dit voor haar financiële armslag? Verder staat er in de brief dat er op grond van de ervaring met de Betuwelijn en de HSL-Zuid rekening gehouden wordt met een marge van 27% voor overschrijdingen van de kosten, terwijl de overschrijding bij dit soort projecten volgens Deens onderzoek gemiddeld 34% is. Waarom denkt de minister met een geringere marge te kunnen volstaan? En is deze al in het totaalbedrag inbegrepen?

Mevrouw Dijkma ziet artikel 24 van de samenwerkingsovereenkomst als een openeindeparagraaf waarmee onvoorziene omstandigheden steeds tot een verandering in de overeenkomst kunnen leiden. Hoe is dit nu precies geregeld?

Ten slotte vraagt zij zich af hoeveel men straks voor een kaartje voor een supersnelle verbinding met het Noorden zal moeten betalen. Zij vreest voor een nieuwe discussie over een «bontjassentrein», als de exploitatie niet in handen van de overheid is.

Mevrouw **Gerkena** (SP) wijst erop dat van de dagelijkse zeventuizend reizen tussen het Noorden en de Randstad 46% per trein wordt gemaakt, een zeer hoog percentage. Denkt de minister dat dit percentage nog hoger zal kunnen worden en zal die meeropbrengst voldoende zijn om de hoge investeringen in de Zuiderzeelijn te rechtvaardigen? De NS twijfelt hier ernstig aan, dus waarop is het vertrouwen van de minister gebaseerd? En zal het bij de groei gaan om automobilisten die voortaan de trein nemen of zal er sprake zijn van extra mobiliteit?

De bevindingen van het CPB stemmen mevrouw Gerkena zeer somber; zij vindt de kosten van 2,4 mln per nieuwe baan erg hoog. De Volkskrant heeft uitgerekend dat een noorderling voor dit bedrag bijna drie eeuwen bijstand kan ontvangen. Studenten bouwkunde wordt voorgehouden, de kosten zo laag mogelijk te ramen en de inkomsten zo gunstig mogelijk voor te stellen. Kostenoverschrijdingen liggen dus in het verschiet, terwijl de regio geen geld heeft om voor die extra kosten garant te staan en het Rijk ze ook niet zal betalen. Bovendien bleek het gat in de begroting onlangs nog tot een miljard te zijn gegroeid, terwijl de zweeftrein in Sjanghai inmiddels al is stilgezet. Geldverkwisting aan prestige-objecten vindt mevrouw Gerkena niet meer van deze tijd.

De SP is al enige tijd geleden tot de slotsom gekomen dat de plannen voor een zweeftrein verlaten zouden moeten worden en dat het Noorden zelf zou moeten kiezen tussen Hanzelijn-plus en intercityverbinding, waarbij zij zelf neigt naar een voorkeur voor de Hanzelijn-plus, vooral gelet op het percentage reizigers dat nu al van de trein gebruik maakt. Mevrouw Gerkena pleit ervoor, deze twee opties bij de prijsvraag te betrekken, ook om vertraging te voorkomen als de zweeftrein en de HSL niet goed haalbaar blijken te zijn. Zij is blij dat de minister al meermalen heeft beloofd, dat zij niet meer dan 2,73 mld voor dit project zal uittrekken en dat er in ieder geval een betere verbinding zal komen. Zij is er een voorstander van om snel een snelle verbinding met het Noorden te reali-

seren, maar daarbij de voorzichtigheid niet uit het oog te verliezen om een verstandige beslissing te kunnen nemen.

De heer **Van Hijum** (CDA) heeft met instemming geconstateerd dat het kabinet zich houdt aan de afspraken uit het Langman-akkoord over een betere verbinding van het Noorden met Almere en de Randstad en dat het bereid is, de volgende stappen in dit proces te zetten volgens de afgesproken procedure. Hij is het met mevrouw Dijkema eens dat de Kamer nadrukkelijk bij het hele proces betrokken moet blijven en dat het duidelijk moet zijn, welke momenten er ook voor de Kamer zijn om te beslissen over go/no go. De brief van de minister is naar zijn mening nog niet duidelijk genoeg. Verder wil hij de in november te verwachten adviezen van de Tijdelijke commissie infrastructuurprojecten (TCI) bij dit project kunnen betrekken. Is de minister bereid, de procedure aan te passen als dit op grond van die adviezen nodig wordt geacht? De heer Van Hijum stelt voor, bij de vaststelling van het programma van eisen in januari 2005 ook heel duidelijke afspraken te maken over de procedure, over de momenten waarop het proces kan worden stopgezet, en over de rol van de Kamer. Hij is het met de heer Hofstra eens dat vertraging zoveel mogelijk moet worden voorkomen, maar hij gaat ervan uit dat de Kamer toch in ieder geval zal willen leren van de gang van zaken bij de Betuwelijn en de HSL. Het eerste go/no go-moment is eigenlijk het vaststellen van de samenwerkingsovereenkomst. Er staat in de brief van 22 juni 2004 dat het kabinet onlangs heeft ingestemd met de conceptusamenwerkingsovereenkomst. Kunnen hier nog veranderingen in worden aangebracht naar aanleiding van vragen en opmerkingen van de Kamer? Of zal de overeenkomst juridisch bindend zijn zodra de betrokken gemeenten en provincies ermee hebben ingestemd? En hoe staat het met de ontbindende voorwaarden waarop zij zich kunnen beroepen? Zal het referendum over de Zuiderzeelijn dat in september in Friesland zal worden gehouden, nog invloed hebben op het hele proces?

Is de minister het ermee eens dat de risico-opslag van 26 tot 27% moet worden afgetrokken van het totale budget om het reëel beschikbare bedrag te verkrijgen, zodat het eigenlijk maar 2 mld in plaats van 2,7 mld bedraagt? En worden de kosten van de prijsvraag ook ten laste van het budget gebracht?

De heer Van Hijum gaat ervan uit dat het voorstel van het kabinet inhoudt dat er een prijsvraag wordt georganiseerd om de haalbaarheid van private uitvoering van de twee varianten te toetsen en dat het kabinet tegelijkertijd de alternatieven Hanzelijn-plus en intercityverbinding uitwerkt. Hij is een groot voorstander hiervan, omdat op deze manier tijdverlies kan worden voorkomen, mocht de prijsvraag niet tot een afdoende oplossing leiden.

In reactie op vragen van mevrouw Gerkens geeft de heer Van Hijum aan dat hij het investeren van de genoemde bedragen in een snelle verbinding met het Noorden alleszins verantwoord vindt, omdat daarmee een blijvende versterking van de economische structuur van dat gebied kan worden bewerkstelligd.

De tracé/MER-procedure voor de vier varianten zal tegelijkertijd met de prijsvraag van start gaan. Zal deze procedure niet vertraagd worden zolang er nog geen duidelijkheid is over de vorm en de inpassing van de varianten? En zullen private partijen wel bereid zijn om in een heel vroeg stadium daarin inzicht te verschaffen? Is deze aanbestedingsprocedure getoetst door de Europese Commissie?

Ten slotte sluit de heer Van Hijum zich aan bij de vragen van de heer Hofstra over de aansluiting op de spoorverbindingen met bijvoorbeeld Hamburg en geeft hij te kennen dat zijn fractie de Zuiderzeelijn graag zou aanmelden als groot project, om de Kamer te verzekeren van goede informatie.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) zou het op prijs stellen als de minister ruiterlijk erkende dat het volstrekt verkeerd was om het CPB-rapport niet aan de Kamer toe te zenden. Hij kan zich niet aan de indruk onttrekken dat men het op het ministerie vanwege het verschil van de uitkomsten in dit rapport met die in andere rapporten wel handig vond om het niet naar de Kamer te sturen, om lastige discussies te voorkomen. Hij vindt dat de Kamer zelf moet kunnen beoordelen of een rapport relevante informatie bevat.

De fractie van GroenLinks heeft de stellige indruk dat Kamer en regering met de voorgestelde procedure opnieuw in een fuik terecht dreigen te komen en dat er een megaproject van start zal gaan zonder heldere beslismomenten en zonder duidelijke criteria voor beslissingen over al dan niet verder gaan met het project. De heer Duyvendak is het ook met anderen eens dat de positie van de Kamer niet duidelijk is. Hij vindt dat de TCI terecht constateert dat er nog geen besluit van de Tweede Kamer over de Zuiderzeelijn is en dat ook uit het verloop van dit overleg blijkt dat er verwarring over bestaat. Hij pleit voor een echt go/no go-moment eind 2005, begin 2006, waarbij de Kamer nog volkomen vrij zou moeten kunnen oordelen over het project. Dan zou zij ook een toetsingskader moeten vastleggen. De heer Duyvendak wil op dat moment bovendien nog terug kunnen komen op de samenwerkingsovereenkomst, omdat hij het verkeerd zou vinden om nu impliciet akkoord te gaan met de zeer gedetailleerde zaken die daarin worden vastgelegd, terwijl de Kamer de overeenkomst pas een dag in haar bezit heeft.

Mede gelet op het rapport van het CPB komt de heer Duyvendak tot de slotsom dat verkeerskundige overwegingen niet het hoofdmotief voor aanleg van de Zuiderzeelijn vormen en dat het motief economische structuurversterking een soort geloofsartikel is geworden, terwijl het CPB hier gehakt van maakt. Hij roept Kamer en regering op om op het geld te letten, omdat er toch al veel te weinig geld voor het spoor beschikbaar is. De enige variant waarvoor zijn fractie eventueel nog wel iets zou voelen, is de Hanzelijn-plus. Een eindoordeel wil zij pas eind 2005 geven, maar op dit moment vindt zij dat de andere mogelijkheden een veel te hoge investering vergen in verhouding tot het rendement ervan.

Ten slotte wijst de heer Duyvendak in verband met de IJmeervariant op de keiharde beloftes aan de bevolking van Amsterdam bij het referendum over IJburg dat er nooit meer iets in het IJmeer zou worden aangelegd.

De heer **Van der Ham** (D66) vindt het positief dat er nu in tegenstelling tot bij de afgelopen begrotingsbehandeling hardop wordt getwijfeld over de Zuiderzeelijn. Zijn fractie is een groot voorstander van een snelle verbinding met het Noorden met een bijdrage aan de economische ontwikkeling van dat gebied, maar zij vindt dat het beschikbare geld zo effectief mogelijk besteed moet worden, waarbij er ook naar andere knelpunten in het gebied zelf moet worden gekeken. De heer Van der Ham vreest dat een magneetweefbaan veel te duur zal blijken te zijn, maar hij zou de HSL-variant echt goed onderzocht willen zien, net als de twee andere mogelijkheden, die ook hij niet alleen als terugvalopties beschouwt.

Verder heeft de heer Van der Ham net als de heer Duyvendak de indruk dat een project als dit al gauw een onomkeerbaar proces wordt. Er wordt wel gesproken van go/no go-momenten, maar meestal geeft de regering op een bepaald moment toch aan dat zij niet meer terug kan. Hij vindt het belangrijk dat de Kamer nu blijk geeft van twijfel en hij hoopt dat zij ongeacht de druk van de voorstanders van een bepaalde variant zelf een verantwoorde beslissing zal nemen. Hij dringt erop aan, niet alleen af te gaan op het standpunt van de commissarissen van de Koningin in de betrokken provincies, maar ook acht te slaan op de ontwikkelingen in de discussies in het Noorden.

Ook de heer Van der Ham zou het fraaier hebben gevonden als het rapport van het CPB indertijd aan de Kamer was toegezonden, maar hij wijst erop dat de resultaten ervan wel in de stukken verwerkt zijn. Mede door die gegevens is zijn fractie ook gaan twifelen.

De heer **Van As** (LPF) stelt dat zijn fractie al vanaf haar intreden in de Kamer gepleit heeft voor een andere aanpak van grote infrastructurele projecten, ingegeven door de onbeheersbaarheid van Betuweroute en HSL. Op basis van de motie-Hermans is de TCI ingesteld, die de Kamer gewaarschuwd heeft voor de besluitvormingsprocedure bij de Zuiderzeelijn, aangezien deze opmerkelijke overeenkomsten vertoont met die voor de Betuweroute en de HSL. De minister geeft in antwoord op vragen van de Kamer aan dat zij de conclusies van de TCI zal betrekken bij haar afwegingen over de Zuiderzeelijn. De heer Van As noemt dit een goede stap, maar hij vindt dat de besluitvormingsprocedure eigenlijk volledig zou moeten worden bevroren tot de TCI rapport zal hebben uitgebracht. De minister geeft aan dat het kabinetsbesluit van april 2004 een herbevestiging vormt van dat van december 2001. De fractie van de LPF heeft grote moeite met beide besluiten, ook al is het eerste besluit mede door toedoen van een LPF-minister genomen, want zij meent dat er nooit een afdoende discussie over nut en noodzaak van de Zuiderzeelijn in de Kamer is gevoerd. De studie van het NEI en de audit van het CPB naar aanleiding daarvan zijn vernietigend voor dit project. Hoe oordeelt de minister over maatschappelijke verliezen van anderhalf miljard voor een snelle intercity tot 3,4 mld voor een magneetweefbaan? Het CPB noemt de Zuiderzeelijn een slechte investering. De minister voert aan dat zo'n baan volgens de Rijksuniversiteit van Groningen en Nyfer maatschappelijk rendabel kan zijn, maar het CPB laat niets over van de rapporten van deze instituten, met name vanwege de onderzoeksmethode. Wat vindt zij van deze kritiek?

Er hebben twee overwegingen een rol gespeeld bij het besluit van het kabinet tot het zetten van een volgende stap in het project. De eerste is de bijdrage van de Zuiderzeelijn aan de bereikbaarheid en de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Noord-Nederland, maar volgens het CPB zijn er met name bij de ontwikkelingen op het gebied van woningbouw amper baten te verwachten. De tweede overweging is dat de lijn een structurende werking zou kunnen hebben op de ruimtelijke ontwikkeling van de as Schiphol-Almere. Dit ontkent de fractie van de LPF niet, maar zij vindt dat er andere oplossingen denkbaar zijn, zoals een lightrailverbinding met alleen Flevoland, en dat deze overweging de aanleg van een Zuiderzeelijn niet rechtvaardigt. Zij noemt het een pluspunt dat de drie opties alle betrokken worden bij de prijsvraag. Haar uitgangspunt is dat de overheid geen investeringen moet doen waarvan de kosten fors hoger zijn dan de baten. De fractie heeft er waardering voor dat er voor de Kamer in het proces nog een aantal go/no go-momenten zal zijn.

Uit bijlage 6 blijkt dat bij de kosten van een HSL nog een bedrag van 1,1 mld en bij die van een magneetweefbaan een bedrag van 2,13 mld niet gedekt is. De ervaring met de Betuweroute is dat private middelen zeer moeilijk concreet te maken zijn; kan de minister garanderen dat de rijksbijdrage hoe dan ook beperkt zal worden tot 2,73 mld?

#### **Het antwoord van de minister**

De **minister** stelt voorop dat haar ministerie zeker niet koste wat kost een magneetweefbaan wil realiseren, maar dat het zich van het begin af aan erop gericht heeft om alle mogelijkheden te onderzoeken. Verder zijn er echte go/no go-momenten ingebouwd, er is geen sprake van dat Kamer en regering op een gegeven moment niet meer terug zouden kunnen. De Zuiderzeelijn is gezien in samenhang met andere grote projecten in de nota Ruimte. Het kabinet wil een volgende stap in dit project zetten omdat

er beloofd is, de mogelijkheden van een snelle verbinding met het Noorden te onderzoeken, in verband met de bereikbaarheid en de ontwikkeling van dat gebied. De maatschappelijke baten kunnen dus niet alleen bepaald worden aan de hand van het aantal arbeidsplaatsen dat in rapporten wordt genoemd.

De opties zijn een hogesnelheidslijn en een magneetweefbaan en er zijn twee terugvalopties, die overigens ook als zeer serieuze mogelijkheden moeten worden gezien. Ze kunnen alleen geen onderdeel van de prijsvraag vormen, want een intercity of een Hanzelijn-plus zouden tot het hoofdrailnet behoren, zodat deze lijnen aangelegd zouden worden door ProRail en geëxploiteerd zouden worden door de NS. Deze lijnen zijn in tegenstelling tot de HSL niet uit de concessie van de NS gehaald. De regering heeft tot een prijsvraag voor de eerste twee opties besloten omdat daarvan volgens de kritische rapporten van het CPB de hoogste baten te verwachten zijn. De prijsvraag zal duidelijkheid verschaffen, want daarbij geeft de regering aan tot welke bijdragen de rijksoverheid en de regio bereid zijn voor deze twee opties. Als Kamer en regering op basis van de uitkomst van de prijsvraag besluiten dat geen van beide uitgevoerd zou moeten worden, dan is dat in ieder geval nog vóór 2006 duidelijk en kan de volgende stap gezet worden. Dan zal er ook duidelijkheid zijn omtrent de ontwikkeling van Almere, die toch ook belangrijk is voor de rentabiliteit van de Zuiderzeelijn. Er dienen voor de prijsvraag wel zeer duidelijke afspraken met de andere overheden over hun wensen gemaakt te worden; wie daarna nog veranderingen wenst, moet daar zelf voor betalen.

Beheersing van de risico's krijgt buitengewoon veel aandacht. Daarbij maakt het ministerie gebruik van de ervaring met andere grote projecten en de bevindingen van de TCI kunnen erbij betrokken worden. Mede met het oog daarop zijn er vele momenten in het proces opgenomen waarop het project nog afgeblazen kan worden. Bovendien gaat de prijsvraag pas begin 2005 echt van start, terwijl het rapport van de TCI in november aanstaande verwacht wordt. De minister zegt toe, in de samenwerkingsovereenkomst het voorbehoud te zullen opnemen van wijzigingen die de Kamer naar aanleiding van de bevindingen van de TCI nodig acht. Het ministerie is er zeker niet op uit om de Kamer zand in de ogen te strooien omdat het per se weer een groot project zou willen. De minister trof bij haar aantreden een aantal afspraken en voorwaardelijke besluiten aan waarmee de Kamer had ingestemd. Er is in het MIT in drie opeenvolgende jaren een budget van 2,73 mld opgenomen voor een snelle verbinding met het Noorden. Verder komt die voor in een hoofdlijnenakkoord en een strategisch akkoord, bij de totstandkoming waarvan toch ook de LPF betrokken is geweest. De minister gaat er dan ook van uit dat er overeenstemming op dit punt is en zij verzoekt de Kamer, het op tijd duidelijk te maken als zij inmiddels van mening veranderd zou zijn, in ieder geval voordat het Rijk zijn handtekening onder allerlei overeenkomsten en contracten heeft gezet.

De minister is het zeker niet met de heer Hofstra eens dat de Zuiderzeelijn sinds 1997 nog geen stap dichterbij zou zijn gekomen. Er is al heel veel aan gedaan, maar er worden gelet op de omvang van het project ook heel zorgvuldige afwegingen gemaakt. De prijsvraag zal een plan voor een magneetweefbaan en HSL moeten opleveren en het ministerie heeft al verkennende studies uitgevoerd voor de vier alternatieven. Ook de samenwerking met de regio wordt al voorbereid, een samenwerking die in dit geval buitengewoon belangrijk is vanwege de noodzaak tot risico-beheersing. Het Rijk stelt immers 2,73 mld beschikbaar, geen cent meer. Met dit budget moeten ook de voorbereidingskosten betaald worden. Wel is het project een aantal maanden opgeschort om de Zuiderzeelijn te kunnen bestuderen in het bredere perspectief van de nota Ruimte. Toch gaat de minister er al met al nog steeds van uit dat de schop in 2010 de grond in zal gaan, als er op de go/no go-momenten steeds zal worden besloten om door te gaan.

De kosten van de opties intercity en Hanzelijn-plus zijn lager dan die van de andere twee opties, maar de baten zijn eveneens geringer. Het zijn minder snelle verbindingen en ze hebben minder effect op de werkgelegenheid in het Noorden. Het ministerie beschouwt ze wel als volwaardige opties. De minister wil zo snel mogelijk via een prijsvraag de haalbaarheid van HSL en magneetweefbaan toetsen, opdat deze opties bij een negatieve uitkomst nog voor de start van de tracé/MER-procedure terzijde kunnen worden geschoven. De intercity en de Hanzelijn-plus worden niet in de prijsvraag betrokken, maar de minister is wel bereid om deze opties te laten uitwerken als een publieke referentie voor de twee andere opties, zoals in een PSC bij PPS-projecten als de A59 en de N31. Op die manier zullen alle opties op een rijtje worden gezet en gaat er geen tijd verloren. De minister is bereid, gevolg te geven aan de suggestie uit de commissie om ook voor intercity en Hanzelijn-plus de mogelijkheid van publiek-private samenwerking te laten onderzoeken, al zijn de concessies hierbij van een andere aard.

Er is de minister nooit enige belangstelling van Duitse zijde voor het doortrekken van een treinverbinding in het Noorden gebleken, behalve in het geval van een magneetweefbaan. Daarbij zou het dus echt om de techniek gaan. Doortrekking naar Duitsland zou van de Zuiderzeelijn ook een heel ander project maken. Zij is al blij dat de Betuweroute bij de budgettaire problemen in Duitsland tot nu toe buiten de gevarezone is gebleven.

Het lijkt de minister niet verstandig om de ontwikkeling van Almere los te koppelen van de Zuiderzeelijn, omdat daar hoe dan ook een groot hoogwaardig woongebied zal ontstaan. De Zuiderzeelijn is gebaat met zoveel mogelijk passagiers, zodat er twee vliegen in één klap geslagen kunnen worden. Er is ook sprake van een kostenvoordeel, vooral bij een eventuele verbinding via het IJmeer; een aparte verbinding van de Noordvleugel met Amsterdam zou anderhalf miljard kosten. Mede in verband met eventuele problemen vanwege de Vogelrichtlijn is de IJmeerverbinding als een variant bij de prijsvraag opgenomen, dus er ontstaat in ieder geval geen vertraging als deze verbinding niet mogelijk is. Als ze bij de prijsvraag wel haalbaar blijkt, zal ze een onderdeel van de Zuiderzeelijn en dus niet van het hoofdrailnet vormen. Als deze verbinding geheel wordt losgekoppeld, ontstaat er een heel andere situatie. De minister zegt toe, nog vóór het vervolg van dit algemeen overleg op papier te zullen zetten waarom een aparte magneetweefbaan tussen Almere en Amsterdam op zichzelf minder rendabel zal zijn.

Er is expliciet in de brief aangegeven dat de Kamer betrokken zal worden bij de vaststelling van het programma van eisen en bij de besluitvorming over de resultaten van de prijsvraag. Verder zal de Kamer betrokken worden bij de standpuntbepaling inzake trajectnota/MER, bij het tracébesluit dat samenvalt met de gunning. Na het tot stand komen van het tracébesluit is er een point of no return. De Kamer zal dus bij alle vijf go/no go-momenten een rol spelen. En overigens staat het haar vanzelfsprekend altijd vrij om overleg te voeren met de minister over de stand van zaken.

De minister vindt het niet handig dat de regering indertijd het rapport van het CPB niet aan de Kamer heeft toegestuurd, alleen al vanwege het wantrouwen dat eruit is voortgekomen, maar zij vindt niet dat de Kamer daardoor informatie onthouden is. Er was ook geen enkele reden om het niet aan de Kamer voor te leggen, want het ging om een oordeel van het CPB over andere rapporten. De conclusie van het CPB was dat de kosten-batenanalyse goed was uitgevoerd. Die analyse vormde een onderdeel van het kabinetsbesluit uit 2001. Het rapport zelf is dus niet aan de Kamer toegezonden, maar zij is wel geïnformeerd over de uitkomsten. Het was een kritisch rapport, er werd aangegeven dat de kosten van het project hoger zouden zijn dan de baten en dat het om dure banen voor het



Noorden zou gaan, maar de minister wijst er nogmaals op dat het bij de Zuiderzeelijn ook om de ontwikkeling van het Noorden op zichzelf gaat. Omdat de regio in een zo vroeg stadium bij de Zuiderzeelijn betrokken wordt en omdat de risicobeheersing een ander karakter heeft dan bij andere projecten, leek het de regering volstrekt verantwoord om uit te gaan van een risico-opslag van 27% en niet van 34%, het percentage dat in Deens onderzoek wordt genoemd. Deze opslag is inbegrepen bij de totale rijksbijdrage van 2,73 mld. Zij gaat ervan uit dat het aantal scoopwijzigingen door de vroegtijdige inschakeling van de lokale overheden beperkt zal blijven. De minister wijst er nogmaals op dat wie een verandering wenst, daarvoor zal moeten betalen, maar dit betekent dus ook dat het Rijk zal moeten betalen als er bijvoorbeeld vanwege nieuwe wetgeving veranderingen nodig zijn. Er zal bij de plannen rekening worden gehouden met de voorgenomen wetgeving op het gebied van tunnelveiligheid. Zij zegt toe dat zij de tot nu toe bekende mogelijke wijzigingen van wet- en regelgeving op een rijtje zal zetten.

In principe is de toekomstige exploitant van de Zuiderzeelijn vrij in het bepalen van de tarieven, maar die vrijheid wordt natuurlijk beperkt door het maximale tarief dat de klant zal willen betalen.

De minister beaamt dat er voor Almere een extra moment is om een beslissing te nemen. Dit hangt samen met de afspraken over de uitvoering van de nota Ruimte. Almere kan overigens alleen in bepaalde omstandigheden besluiten om uit het project te stappen.

Artikel 24 van de samenwerkingsovereenkomst is een standaardartikel voor onvoorziene omstandigheden. Dit staat los van de go/no go-momenten.

Er is bij de samenwerkingsovereenkomst gekozen voor een gezamenlijke projectorganisatie omdat de regering wilde samenwerken met de regio, vooral om de risico's beter te kunnen beheersen. Er zal niet alleen sprake zijn van samenwerking tijdens de planvorming, maar zo nodig ook bij de bouw en de exploitatie.

Voor een deel is er bij de Zuiderzeelijn sprake van substitutie, maar deze verbinding zal met de tijdwinst ook een aantal mensen uit de auto trekken. De minister zegt toe, hierin schriftelijk nog nader inzicht te zullen verschaffen.

De raadpleging in Friesland heeft alleen betrekking op de modaliteit, er zal niet worden gevraagd of men vindt dat de Zuiderzeelijn er moet komen. Het provinciebestuur zal zelf moeten beslissen wat het met de uitkomst van deze raadpleging zal doen. De vaststelling van het programma van eisen vormt voor iedereen een go/no go-moment, dus bij die gelegenheid zou Friesland in geval van zeer negatieve resultaten van de raadpleging aldaar uit het project kunnen stappen, maar de minister vindt dat men dan voor de duidelijkheid een voorbehoud in de samenwerkingsovereenkomst zou moeten laten opnemen.

Er zijn voor Friesland ook nog vragen op het punt van de opbrengst van vervreemding van de aandelen in energiebedrijven, die van belang zou zijn voor de regionale bijdrage. De minister heeft echter begrepen dat Friesland zijn bijdrage eventueel ook uit de dividenden zou kunnen betalen, maar zij ziet die bijdrage verder als een verantwoordelijkheid van deze provincie. Bij de start van de prijsvraag zal er op alle fronten duidelijkheid moeten zijn.

De **voorzitter** verzoekt de minister, schriftelijk in te gaan op de nog niet beantwoorde vragen, in elk geval op de vraag naar de voorbereidingskosten en de vraag om de intercityvariant te vervangen door een «HSL-200-variant».

Ten slotte concludeert hij dat de minister heeft toegezegd, dat zij in de samenwerkingsovereenkomst het voorbehoud zal laten opnemen van wijzigingen die de Kamer naar aanleiding van de bevindingen van de TCI nodig acht, dat de opties intercity en Hanzelijn-plus direct bij het proces

betrokken zullen worden en dat daarbij ook de mogelijkheid van publiek-private samenwerking zal worden bekeken, dat zij nog vóór het vervolg van dit algemeen overleg op papier zal laten zetten waarom een aparte magneetweefbaan tussen Almere en Amsterdam niet rendabel zal zijn, dat zij de tot nu toe bekende voorziene wijziging in wet- en regelgeving voor de tweede termijn op een rijtje zal zetten en dat zij nog nader inzicht zal geven in de te verwachten vervoersstromen.

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

De adjunct-griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Van Kruiningen