

Vergaderjaar 2007–2008

27 658

Zuiderzeelijn

Nr. 42

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 18 februari 2008

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 28 november 2007 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat over kabinetsbesluit Zuiderzeelijn d.d. 14 november 2007 (27 658, nr. 34);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat over de Zuiderzeelijn d.d. 16 november 2007 (27 658, nr. 35).

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Koopmans** (CDA) merkt op dat nu ingevolge het Coalitieakkoord het Regiospecifiek c.q. alternatief Pakket en geen planstudie aan de orde is, gezien het exploitatietekort van de Zuiderzeelijn. Er moet duidelijkheid zijn voor Noord-Nederland, ook wat de Zuidelijke Ringweg Groningen betreft. Het moet dus zeker zijn dat de opgenomen projecten doorgaan. Zo zal een MKBA (maatschappelijke kosten-batenanalyse) die niet mogen hinderen. In het alternatief pakket is 160 mln. gereserveerd voor de spoor-driehoek en dat dient te komen bovenop de afgesproken 2 mld. De vraag is of de minister de noordelijke overheden bij wijze van uitzondering in een pilot de regie wil geven over de uitvoering van de projecten die structuurversterkend voor die regio zijn. Daar komt bij dat dan het btw-voordeel naar die provincies gaat.

De heer **Samsom** (PvdA) sluit zich aan bij het standpunt van de heer Koopmans. Ook hij wil dat het om nieuw geld gaat, bijvoorbeeld voor de Ramspolbrug. Onder andere het Kolibriproject moet voortvarend aangepakt worden. De bestaande dienstregeling voor Noord-Nederland mag niet verder onder druk komen.

De heer **Van der Ham** (D66) denkt dat de economische aspecten in de conclusie van het kabinet veel winst voor Noord-Nederland kunnen betekenen. Welk doel stelt het kabinet zich in dit verband voor het einde van deze kabinetsperiode? Wat kan de politiek dus in de komende vier jaar voor Noord-Nederland betekenen?

¹ Samenstelling:

Leden: Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Duyvendak (Groen-Links), Roland Kortenhorst (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Besselink (PvdA), Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).

Plv. leden: Van der Vlies (SGP), Boekstijn (VVD), Bilder (CDA), Van Gent (GroenLinks), Hessels (CDA), Jager (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppérus (VVD), Van Gennip (CDA), Aptroot (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (Christen-Unie), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Jacobi (PvdA), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA) en Van Heugten (CDA).

Hij blijft ook voorstander van de Hanzelijn-plus. Arriva heeft een voorstel gedaan over de realisatie van een spoorlijn Groningen–Drachten–Heerenveen. Wat vindt de minister van dit voorstel en heeft hij daarover al gesproken met Arriva?

De bestuurders uit Noord-Nederland moeten hun verlies accepteren. Zijn advies aan hen is: schud het Calimero-idee af, zorg ervoor dat het geld goed besteed wordt en investeer in de werkgelegenheid in de regio. Hij steunt het streven naar een mooi bedrag voor Noord-Nederland.

De heer **Van der Vlies** (SGP) erkent dat in de loop der tijd meer vragen kwamen over de haalbaarheid van een betrouwbare, snelle verbinding met Noord-Nederland. Daarbij ging het om een efficiënte benutting van het budget. De vele studies leidden tot een heroverweging. Wat is nu de meest consistente wijze om om te gaan met de conclusies van de MKBA's?

Er waren al beloftes aan Noord-Nederland gedaan en dit verplicht het Rijk tot een duidelijk en staand pakket maatregelen om de positie van Noord-Nederland te versterken. Welke van de door het kabinet gepresenteerde alternatieven vloeien voort uit het Langmanakkoord en uit het MIRT en wat is echte compensatie voor het niet doorgaan van de Zuiderzeelijn? De voorgestelde 2,8 mld. wordt volgens hem niet gehaald. Op het uiteindelijke taakstellende budget mag niet meer afgedongen worden. Er was 2,73 mld. voor het Noorden gereserveerd, onafhankelijk van cofinanciering. Het gereserveerde geld moet niet al te gemakkelijk worden uitgesmeerd over meer doelen in een «bredere» regio. Is het terecht dat het geld toch verdeeld wordt over Noord-Nederland en de Noordvleugel? Het ging immers om structuurversterking in Noord-Nederland. Als dat gebeurt, moet er ook aandacht zijn voor de Noordoostpolder, die nu tussen wal en schip valt. Daarvoor is dus een financiële impuls ter compensatie nodig.

De heer **Cramer** (ChristenUnie) herhaalt dat het Coalitieakkoord helder is over dit onderwerp. Toch wil hij een nadere uitleg van de minister van de conclusie dat de aanleg van de Zuiderzeelijn onvoldoende structuurversterkend is voor Noord-Nederland. Dat is namelijk de basis voor de discussie over het Regiospecifiek Pakket.

Hij is altijd voorstander geweest van de aanleg van de Zuiderzeelijn, maar als dat niet haalbaar blijkt te zijn, moet hij realistisch zijn. Hij steunt dus de conclusie van het kabinet inzake het alternatief pakket; dat moet echter wel een volwaardig alternatief zijn. De maximaal beschikbare rijksbijdrage is hierbij belangrijk. Tegen deze achtergrond zal de keuze voor uitwerking in een ruimtelijkeconomisch programma, concrete bereikbaarheidsprojecten en het regionaal mobiliteitsfonds een duidelijke meerwaarde hebben. Hij spreekt zijn waardering uit voor Noord-Nederland dat een goed pakket tot stand heeft gebracht en voor de minister die waarde hecht aan een zorgvuldige discussie over de Zuiderzeelijn.

Het is eerlijk ten opzichte van de regio wanneer de projecten voor de Noordvleugel een andere plaats krijgen dan nu het geval is in het budget van 2 mld. Wat is hierop de reactie van de minister?

Wat het mobiliteitsfonds betreft, is het zeer te prijzen dat de regio bereid is om zelf een majeure bijdrage te leveren. De regio moet van Den Haag dan ook de ruimte krijgen om snel aan de slag te gaan. De regio moet dus vooral bij het Noorden liggen. Het maatschappelijk nut is bovendien al aangetoond in MKBA's.

Is het mogelijk om te bekijken of en zo ja in hoeverre er nog mogelijkheden zijn voor het andere deel van Flevoland in dit kader?

De heer **Roemer** (SP) vindt het onbegrijpelijk dat ook de meer realistische mogelijkheden voor een snelle ov-verbinding met Noord-Nederland nu worden afgeschoten. Is er gekeken naar mogelijkheden om de maatschappelijke baten te verhogen? Hij noemt het stimuleren van het gebruik van

de ov-verbinding door meer reizigers en een goede verbinding met Duitsland en een met Utrecht. Wil de minister nog eens kritisch naar deze mogelijkheden kijken?

Een probleem bij de afkoopmaatregelen is dat een groot deel van de middelen voor een snelle ov-verbinding met Noord-Nederland, niet zijnde een hogesnelheidslijn, nu bij de wegen terechtkomt. Het lijkt erop dat alleen openbaar vervoer wordt ingezet als het verkeer op de wegen vast staat en dat de rest op nieuwe wegen wordt gericht.

Het kabinet hoort het initiatief te nemen voor de dekking van de kosten van de hoofdinfrastructuur van de Zuiderzeelijn. Vervolgens kunnen de noordelijke bestuurders en het bedrijfsleven wel degelijk hun best doen om de Zuiderzeelijn tot een succes te maken, bijvoorbeeld door verstrekking van ov-kaarten aan werknemers en een algehele versterking van het regionale openbaar vervoer in Noord-Nederland.

De keuze moet gaan tussen een snelle intercityverbinding op het Zuiderzeelijntraject en de Hanzelijn-plus. Daarom dient de minister in kansen te denken en niet op basis van MKBA's. Hij is voorstander van een planstudie inzake een snelle intercityverbinding over het Zuiderzeelijntraject, waar de treinen 200 km/u kunnen rijden. De Hanzelijn-plus is een serieuze tweede optie. Hiermee wordt recht gedaan aan de afspraken met Noord-Nederland.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks) betreurt het dat gedane beloftes aan het Noorden door het kabinet niet nagekomen worden. Tot nu toe zijn er Calimero-investeringen in Noord-Nederland gedaan. In het Coalitieakkoord staat evenwel dat de Zuiderzeelijn aangelegd wordt en dat een eventueel alternatief pakket met het Noorden en Flevoland afgestemd wordt. Ineens was er een conclusie van het kabinet, ofte wel een dictaat van minister Eurlings, over het Noorden. Het is dus te betreuren dat het geld voor een snelle ov-verbinding met Noord-Nederland naar allerlei andere zaken dreigt weg te vloeien. Die zaken zijn ook belangrijk, maar die kunnen uit andere bronnen gefinancierd worden.

In het Coalitieakkoord is de ambitie opgenomen inzake groei van het spoor met 5%. Daarin staat ook dat bij de opstelling van het MIRT met deze verhoogde ambitie rekening wordt gehouden; er gaat dus geld voor asfalt naar het spoor. Bij de reservering voor de Zuiderzeelijn dreigt echter het tegenovergestelde. Hoe is dat te verklaren?

Er zijn genoeg plannen, maar er zijn problemen met de financiering. Er dient daarom netto 2 mld. beschikbaar te blijven voor een snelle spoorverbinding tussen de Randstad en Noord-Nederland. Hiervoor zijn verschillende mogelijkheden, zoals de Hanzelijn-plus en de IC-plus over Heerenveen en Drachten, in casu de Zuiderzeelijn. Het kabinet moet hier samen met het Noorden uit komen. De 2 mld. waar sommigen over spreken, is geen netto bedrag en gaat niet grotendeels naar het ov; dat is dus een «vervuild» budget. Is de minister bereid om op korte termijn verbeteringen aan te brengen in de slechte ov-verbinding tussen het Noorden en Amsterdam/Schiphol?

De toegezegde 2 mld. aan Noord-Nederland is geen nieuw geld (quick and clean): daarmee worden ook projecten betaald die sowieso al zouden worden uitgevoerd, zoals de Zuidelijke Ringweg Groningen, de N50 Ramspol-Ens met verbreding naar 2x2 rijstroken en een verhoogde Ramspolbrug (13m). In de brief schrijft de minister namelijk dat de financiering daarvan al op orde is.

Zij is bereid om met anderen naar een dekking te zoeken voor de investeringen in duurzame energie.

De heer **De Krom** (VVD) vindt dat het nu in essentie gaat over de geloofwaardigheid van de politiek. Noord-Nederland is twaalf jaar aan het lijntje gehouden: politici hebben verwachtingen gewekt en beloftes gedaan, maar die zijn niet waar gemaakt. In Noord-Nederland is men dus terecht

boos. Daarom moet het nu zijn: afspraak is afspraak en de Zuiderzeelijn moet er komen.

Door MKBA's komt niets meer van de grond, maar de volksvertegenwoordiging is de baas en niet de Raad van State of het Centraal Planbureau. Een MKBA, die niet meer dan een rekensom is, is alleen nuttig ter ondersteuning van beleidsbeslissingen, maar die mag nooit in de plaats komen van politieke beslissingen. Als rentabiliteit (MKBA) doorslaggevend is, gaat de minister dan alle ruimschoots gesubsidieerde ov-verbindingen sluiten?

In dit debat speelt de angst na het hsl-debacle zeker een rol. Het gevaar daarvan is totale verlamming. Het valt ook op dat de risico's van de Zuiderzeelijn «opgeplust» worden.

De coalitie, dus de meerderheid, is evenwel voorstander van het alternatief pakket.

Antwoord van de minister

De **minister** herhaalt dat hij de verantwoordelijkheid voor dit besluit serieus neemt. Hij schetst nogmaals de voorgeschiedenis die in 1998 is begonnen; die staat ook in de stukken. Daarbij stonden de economische structuur (verbindingen met Noord-Nederland) en de bereikbaarheid van de Noordvleugel centraal. Tot slot is de besluitvorming aan dit kabinet overgelaten. Daarbij was het gezamenlijke beeld dat alles wat onderzocht moest worden, onderzocht was, ondanks dat de meningen in Den Haag en in het Noorden uiteen liepen.

In het Coalitieakkoord staat in verband met de Zuiderzeelijn: de afspraken met Noord-Nederland over economische structuurversterking zullen worden nagekomen; indien een snelle verbinding onvoldoende structuurversterkend rendement oplevert en/of niet verantwoord is te exploiteren, dient er, afgestemd met Noord-Nederland en Flevoland (de dubbel-doelstelling), een alternatief samenhangend pakket te komen; daarvan maken infrastructurele maatregelen een substantieel deel uit. In een vorig AO is al melding gemaakt van het intensieve en constructieve overleg met het Noorden in dit verband. De zorgvuldige en respectvolle afweging van het kabinet tegen deze achtergrond is gebaseerd op eerdere onderzoeken. De conclusie is verwoord op pagina's 8 en 9 van de brief op stuk nr. 35. Over de op pagina 9 genoemde 1,35 mld. is overigens nog geen besluit genomen.

In de media in het Noorden is kritiek geuit op het besluit van het kabinet, maar de minister heeft uit die regio ook positieve reacties ontvangen, alsook van het Critical Review Team. Het Noorden heeft uitgesproken dat het met het kabinet wil overleggen over de uitvoering van een serieus pakket, ondanks dat de voorkeur blijft uitgaan naar de Zuiderzeelijn. Men wil daar ook dat de schoppen de grond in gaan. Natuurlijk is het ook voor die regio een moeilijke besluitvorming.

Op basis van alle onderzoeken heeft het kabinet het beeld dat de hogesnelheidstrein (HST) niet verantwoord is te exploiteren binnen de beschikbare overheidsbijdrage van in totaal 3,8 mld. (2,8 Rijk en 1 mld. regio). De aanlegkosten worden namelijk geraamd op ten minste 4 mld. Beslisonzekerheden kunnen leiden tot extra kosten van ongeveer 2 mld., bijvoorbeeld door extra inpassingsmaatregelen. Dit is ook de conclusie van de Deense professor Flyvbjerg. Deze zegt onder andere: de kans van overschrijding is 50%; als de politiek 20% onzekerheid wil accepteren, stijgt de kostenraming met nog eens bijna 1 mld. Die extra bedragen zijn echter niet beschikbaar. Dit is niet voor 2 mld. te realiseren, ook niet als (een deel van) de Noordvleugel afvalt. Een dergelijke beslissing is dus niet verantwoord.

De businesscase laat zien dat er geen enkele ruimte is voor een bijdrage uit de kaartverkoop voor de aanleg van de infrastructuur. De onderhouds- en exploitatiekosten voor een periode van 25 jaar zijn namelijk hoger dan

de opbrengsten uit de exploitatie: 2,5 mld. kosten en 1,7 mld. opbrengsten. In het kabinetsbesluit van december 2001 is medefinanciering door de regio overigens nadrukkelijk als een voorwaarde gesteld. Later heeft de regio dit ingevuld.

De keuze is tussen HST (een snelle verbinding met het Noorden) en een alternatief pakket dat in samenspraak met het Noorden is opgesteld. Dat pakket is een goede basis voor het gesprek in de eindfase met de regering. Het gaat immers om economische structuurversterking.

Op het ogenblik zijn er aan Duitse zijde geen plannen om een eventueel snelle spoorverbinding door te trekken. Uit het onderzoek van de projectorganisatie is ook geen aanwijzing gekomen dat het aansluiten van Utrecht op de Zuiderzeelijn leidt tot verbetering van het projectresultaat. De minister noemt als knelpunten in de ruimtelijkeconomische ontwikkeling van Noord-Nederland: beperkte concentratie van economische en stedelijke ontwikkeling, kennis en innovatie en de bereikbaarheid binnen de regio en met andere regio's. Uit onderzoeken blijkt dat het effect van een HST beperkt is: enkele honderden arbeidsplaatsen extra en beperkte versterking van stedelijke centra door extra concentratie van wonen en werken. Het Centraal Planbureau geeft ook aan dat de baten heel laag zijn. De TCI geeft voorts aan dat de plannen verstoken zijn van een nuchtere ratio. Een MKBA is een mogelijkheid om een besluit te beoordelen. Dit staat ook in de leidraad OEI (overzicht effecten infrastructuur). Tegen deze achtergrond is de kern van het besluit van het kabinet dat een Regio-specifiek Pakket, in overleg met het Noorden uitgewerkt, het Noorden veel meer voordeel zal bieden, vooral met het oog op de economische structuurversterking. De goede en beste projecten zijn geselecteerd in een toetsing op basis van een MKBA en zogeheten FES-criteria, waardoor die uitgevoerd kunnen worden. Er zullen dus geen problemen zijn bij de uitvoering. In de aanvulling op de structuurvisie Zuiderzeelijn staat dat deze voorbeeldprojecten leiden tot versterking van de economische structuur en toename van de werkgelegenheid in Nederland met enkele duizenden arbeidsplaatsen.

Het pakket bestaat uit drie hoofdonderdelen: een ruimtelijkeconomisch programma van ongeveer 300 mln., concrete bereikbaarheidsprojecten van 1,1 mld. (900 mln. uit het pakket en 200 mln. extra uit het MIRT) en een regionaal mobiliteitsfonds van 600 mln., waarvoor overigens geen MKBA-toets geldt. Dit betreft dus regionale projecten waar de regio zelf over beslist. Hieruit blijkt dat de regio voor een belangrijk deel al bij het Noorden ligt. De minister zal hierop ook toezien. Het gaat er immers om dat het maximale aan positieve resultaten eruit gehaald wordt en dat belangrijke projecten snel en effectief gerealiseerd kunnen worden. Als de Kamer het kabinet steunt in zijn besluit, gaat de minister in het bestuurlijk overleg met het Noorden het pakket vervolmaken en een deal voor de toekomst sluiten. Dat zal een bindend convenant zijn.

Het ruimtelijkeconomisch programma omvat het stimuleren van projecten. Dit betreft dus kansrijke economische clusters. Dit programma mag de regio grotendeels invullen volgens bepaalde spelregels. Het werkgelegenheidseffect kan oplopen tot enkele duizenden arbeidsplaatsen extra in Noord-Nederland. Een aantal voorbeeldprojecten is door het CPB positief beoordeeld aan de hand van criteria, zoals legitimiteit en effectiviteit. De economische waarde van het programma is een verdere versterking van reeds sterke clusters, zoals energie, watertechnologie, life sciences en agri business. Genoemd worden het stimuleren van innovaties door het bedrijfsleven en het vergroten van kennis en ondernemerschap, het vinden van nieuwe technologieën en toepassingen en het versterken van de concurrentiepositie ten opzichte van andere kenniscentra in Nederland en daarbuiten. Dit zet het Noorden op de kaart. Voorts noemt de minister meer investeringen in onderwijs en opleidingen.

Kennis, innovatie en scholing zijn nu een zwakte van Noord-Nederland. Na versterking daarvan, zal de economie van het Noorden kunnen

groeien. Dit gebeurt met het alternatieve pakket. Van de 40 geïnventariseerde projecten zijn er in overleg met de regio uiteindelijk 8 volledig positief beoordeeld.

De minister meent voorts dat de regio de projecten zo veel mogelijk zelf mag uitwerken. Hij denkt hierbij aan de uitvoering van de planstudies. De daarbij behaalde winst blijft voor alle duidelijkheid in het Noorden, zodat die voor iets anders ingezet kan worden. Efficiency loont dus. De afspraken hierover zullen bindend zijn, voor elk kabinet. Wel geldt bij rijksprojecten dat de minister het bevoegd gezag blijft.

Wat de btw betreft, vallen regionale projecten al onder de regie van de regio's. Bij het economisch programma en het mobiliteitsfonds geldt dus het btw-verhaal zoals onder anderen de heer Koopmans heeft aangegeven. Voor rijksprojecten ziet het er echter naar uit dat de belastinginspector zal bepalen dat die btw-plichtig zijn conform de geldende landelijke regel.

De concrete doelen voor het eind van deze periode zijn niet goed aan te geven vanwege het nog te voeren bestuurlijk overleg. Over de definitieve bestuurlijke afspraak wordt de Kamer natuurlijk geïnformeerd. Overigens is het alternatief pakket ook bedoeld voor de Noordoostpolder.

De Zuidelijke Ringweg Groningen heeft een te lage prioriteit om voor 2020 in het MIRT voor financiering in aanmerking te komen. De minister zal wel voor het Noorden in het MIRT tot 2020 extra 200 mln. vinden. Samen met de reeds gereserveerde gelden leidt dit tot een zuidelijke ringweg met een luxe uitvoering.

Op 29 mei 2007 heeft de minister de Kamer geïnformeerd over het extra benodigde budget van 18 mln. voor de N50, voor de verhoogde Ramspolbrug en de 2x2 rijstroken. De dekking was afkomstig van de 50 mln. FES-gelden voor N-wegen naar aanleiding van het aménagement-Van Hijum/Hofstra. In de brief is ook aangegeven dat met de provincies is afgesproken dat, indien overeenstemming zou worden bereikt over het Regiospecifiek Pakket, de benodigde investering daaruit bekostigd zou worden.

Het gaat misschien om de belangrijkste beslissing voor het Noorden in de komende tien/vijftien jaar. Dit is geen gemakkelijke beslissing. Toch gaat het erom dat dit proces snel en zorgvuldig verloopt. Het Noorden verdient het dat er nu geïnvesteerd wordt. De minister herhaalt dat het Regiospecifiek Pakket tot stand is gekomen in goed overleg met het Noorden. Hoewel het Noorden voorkeur bleef hebben voor de Zuiderzeelijn, beschouwde het Noorden het Regiospecifiek Pakket als een serieus pakket waarover het bestuurlijk overleg wilde voeren. Dit is een zorgvuldig besluit. Hij ziet er dan ook naar uit om samen met het Noorden aan de uitvoering te werken. Hij herhaalt ook dat dit een serieus voorstel is. Overigens zit de 160 mln. extra nu niet in LMCA Spoor (landelijke markt- en capaciteitsanalyse). Er zijn ook in het Noorden knelpunten aangegeven. De minister zal echter welwillend kijken naar een motie met een juist dictum over dit onderwerp. Hij is overtuigd van de positieve effecten van het kabinetsbesluit.

Nadere gedachtewisseling

De heer **Koopmans** (CDA) merkt op dat het antwoord hem in zijn standpunt heeft gesterkt. Hij spreekt zijn waardering uit voor de daadkracht en de gezamenlijke totstandkoming van het pakket.

De heer **Samsom** (PvdA) realiseert zich ook hoe moeilijk dit kabinetsbesluit, dat hij evenwel met overtuiging neemt, in het Noorden valt. Hij vindt dat de minister goed heeft geantwoord op de vragen over de MKBA-«gesel» en de regie. Er moet toch 160 mln. bij voor ov-investeringen (snellere verbinding met het Noorden). Hij herhaalt in dit verband dat de dienstregeling met het Noorden sowieso verbeterd moet worden.

De heer **Van der Vlies** (SGP) herhaalt de positieve punten voor het Noorden. Hij neemt nu echter nog geen definitief standpunt in. Kan de minister toezeggen dat hij erop toeziet dat de Noordoostpolder niet tussen wal en schip valt, uiteraard in alle redelijkheid en billijkheid?

De heer **Cramer** (ChristenUnie) concludeert dat de regie bij het Noorden ligt. Als daarover afspraken zijn gemaakt, kan dat in het mobiliteitsfonds worden ondergebracht. Ook hij wil dat er 160 mln. extra bij komt voor ov-investeringen. Voorts kan hij zich te zijner tijd een Hanzelijn-plus voorstellen. Overigens mist het noordoosten van Flevoland letterlijk de trein. Kan dit punt welwillend in de overwegingen worden meegenomen?

De heer **Roemer** (SP) wijst erop dat de structuurversterkende projecten voor het Noorden normaal al in een goed kabinetsbeleid hadden moeten zijn opgenomen. Er zijn overigens in heel Nederland verkeersknelpunten die verholpen moeten worden. Dat moet dan ook niet worden afgewogen tegen een Zuiderzeelijn. De heer Wientjes van de werkgeversorganisatie heeft terecht opgemerkt dat zonder een snelle, goede verbinding met het Noorden geen nieuwe, grote investeerders te vinden zullen zijn. Er zijn pas structuurversterkende maatregelen mogelijk, als er een goede infrastructuur is aangelegd. Dat is een gemiste kans, waarmee het Noorden in de steek wordt gelaten.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks) citeert met instemming wat de heer Wientjes de vorige dag heeft gezegd. Zij betreurt het dat beloftes gebroken zijn. Het is nog maar de vraag hoe het alternatief pakket gelegitimeerd wordt. Zij blijft dan ook bij haar standpunt dat er 2 mld. «quick and clean» moet komen voor een snellere ov-verbinding. Hier heeft OV SAAL en cofinanciering in de regio mee te maken.

Kan de minister ingaan op de opmerking in de brief dat de reistijd tussen Schiphol en Groningen teruggebracht kan worden van ruim 130 minuten naar 84 minuten? Die reistijd is namelijk 144 of 154 minuten, inclusief een overstap. Wil de minister ingevolge de motie-Van Hijum c.s. nu al een snellere verbinding tussen het Noorden en de Randstad realiseren? Zij zal daarover nog een motie indienen.

Er zou een afspraak zijn om de vier corridors aan te pakken, waarvoor de benodigde 4,5 mld. nog niet beschikbaar zou zijn. Worden die corridors versoberd of wordt daarvoor 160 mln. extra beschikbaar gesteld?

De heer **De Krom** (VVD) gaat ervan uit dat er 160 mln. extra bij komt. Wat de minister heeft beloofd, hebben alle betrokkenen gehoord. De gegevens waarop de minister zich baseert, waren echter voor de verkiezingen bekend. Hij heeft ook oog voor het dilemma, maar komt tot een andere conclusie dan het kabinet. De minister moet terug naar de onderhandelingsstafel over het alternatief pakket, als een eventuele motie van de SP en de VVD wordt afgewezen.

De **minister** is ook van mening dat het Noorden recht heeft op een besluit. Hij herhaalt dat in de brief van 16 november over het kabinetsbesluit expliciet is aangegeven dat het alternatief pakket bedoeld is voor Noord-Nederland en de Noordoostpolder. Dit is ook de intentie van de onderhandelaars uit Noord-Nederland. Dit geldt tevens voor de N50. Hij bevestigt dat de regio zo veel mogelijk de regie heeft. Het alternatief is overigens geen staand beleid. Hij noemt de 880 mln. van het Waddenfonds, alsook de nota Pieken in de Delta en het MIRT. Verder noemt hij nog enkele voorbeelden van projecten in het Noorden. Voor de reistijden bij de Hanzelijn-plus verwijst de minister naar zijn brief. Verder gaat hij in een brief in op de reeds ingediende desbetreffende motie. De minister wilde dit besluit niet verder uitstellen door nieuwe onderzoeken te starten. De tegenstanders hebben overigens geen antwoord

gegeven op de vraag waaruit het gat gedekt wordt van de aanleg van de Zuiderzeelijn. Bovendien zal de aansluitboog-Utrecht de baten niet significant veranderen. Alles is onderzocht wat onderzocht moest worden, zo was ook de conclusie van de Kamer. De tegenbegroting van de VVD biedt ook geen oplossing. Hij herhaalt dat uit onderzoeksgegevens blijkt dat het alternatief pakket een groter positief resultaat heeft dan de aanleg van de Zuiderzeelijn. De afweging staat overigens ook in het Coalitieakkoord en daaraan heeft de minister zich geconformeerd.

Bij de 160 mln. zou het om concrete projecten gaan. Dat bedrag zou hij extra moeten zoeken. Hij is bereid om dit verzoek welwillend te bekijken, maar dan wil hij wel eerst het dictum van de motie daarover zien om te kunnen bepalen of hij aan de voorwaarden kan voldoen. Bij de 4,5 mld. is evenwel een post opgenomen voor regionale projecten, maar dit soort projecten zat daar niet in. Het project van de aansluitbogen slaat op een onderdeel van het Regiospecifiek Pakket met 300 mln. voor het openbaar vervoer. Uit het MIRT heeft de minister overigens al 200 mln. toegevoegd. Het zou in totaal dan om 360 mln. extra gaan.

Toezeggingen

- De Kamer wordt zo spoedig mogelijk geïnformeerd na het maken van definitieve afspraken met het Noorden over het alternatieve pakket;
- De Kamer wordt geïnformeerd over de uitvoering van de motie-Van Hijum c.s. betreffende de reistijdverkortings tussen het Noorden en Schiphol.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Roland Kortenhorst

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