

Vergaderjaar 2004–2005

**29 283**

## Onderzoek naar infrastructuurprojecten

**Nr. 20**

### **BRIEF VAN DE TIJDELIJKE COMMISSIE INFRASTRUCTUUR-PROJECTEN**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 maart 2005

Tijdens het debat met de Kamer over het rapport van de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten (TCI) op 2 en 3 maart jl. heeft de commissie toegezegd een tweetal documenten, die zij net voor het debat van de regering had ontvangen na te zenden. Na afloop van het debat ontving de commissie nog een derde stuk, een ICES-advies. Met name dit laatste advies was zodanig van aard dat het de commissie aanleiding gaf om nader te analyseren hoe de Kamer in het Zuiderzeelijn-dossier is geïnformeerd. Hierna wordt ingegaan op twee aspecten:

- de wijze waarop de regering in het Zuiderzeelijn-dossier – blijkens de recent van Verkeer en Waterstaat verkregen adviezen – is omgegaan met beschikbare informatie;
- de informatievoorziening aan de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten.

#### **1. De wijze waarop bij het project Zuiderzeelijn is omgegaan met beschikbare informatie**

##### *1.1 Inhoud van de verstrekte informatie*

Het kabinet heeft naar aanleiding van een informatieverzoek van de commissie – zie over de gang van zaken rond dit informatieverzoek paragraaf 2 – drie adviezen verstrekt (zie bijlagen)<sup>1</sup>, die aanhaken op besluitvormingsmomenten bij de Zuiderzeelijn. Op een drietal momenten heeft het kabinet in de afgelopen jaren een inhoudelijk, besluitvormend stuk over de Zuiderzeelijn naar de Kamer gestuurd:

1. de kabinetsnotitie van 14 maart 2000 (geen Kamerstuk), waarin wordt geconcludeerd dat de Hanzelijn en de Zuiderzeelijn complementair zijn en waarin wordt aangekondigd dat over een viertal varianten van de Zuiderzeelijn informatie zal worden verzameld in de komende periode (verkenning Zuiderzeelijn). Ten behoeve hiervan hebben de RPC en de ICES separaat advies uitgebracht op 16 respectievelijk 17 februari 2000. Beide adviezen zijn bijgevoegd als bijlage.

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

2. het kabinetsbesluit van 23 maart 2001 (27 658, nr. 1), waarin de resultaten van de verkenning Zuiderzeelijn worden beschreven op basis waarvan het kabinet besluit «een proces in te zetten, gericht op het in beeld brengen van aanvullende informatie en het nakomen van de gemaakte afspraken met het Noorden in het kader van de commissie Langman. Dit proces moet ertoe leiden dat het kabinet aan het eind van 2001 een keuze kan maken tussen alternatieven van de Zuiderzeelijn.» Over dit kabinetsbesluit zijn geen stukken van de ICES en de RPC verstrekt aan de TCI.
3. het kabinetsbesluit van 21 december 2001 (27 658, nr. 3) , waarin het kabinet besluit om de Zuiderzeelijn uit te werken via de procedure van een geïntegreerde Tracé/Mer-aanbestedingsprocedure, waarin met name de snelste alternatieven (HSL en magneetweefbaan) worden uitgewerkt en de intercity en de Hanzelijn-plus als terugvalopties fungeren. Ten behoeve van dit besluit hebben de ICES en de RPC op 19 november 2001 gezamenlijk een advies uitgebracht. Daarnaast hebben ook een aantal andere organen aan het kabinet geadviseerd. Het CPB heeft de beschikbare studies over kosten en baten beoordeeld en de VROM-Raad en de Raad voor Verkeer en Waterstaat hebben een gezamenlijk advies uitgebracht over het concept-kabinetsbesluit.

Ten aanzien van de adviezen van de RPC en de ICES (recent verkregen door de TCI) en de adviezen van het CPB en de VROM-Raad/Raad voor Verkeer en Waterstaat heeft de TCI geanalyseerd op welke wijze het kabinet is geadviseerd over belangrijke punten en of en zo ja, hoe het kabinet over deze punten aan de Tweede Kamer heeft gerapporteerd.

*Advisering over kabinetsnotitie 14 maart 2000*

*ICES-advies d.d. 16 februari 2000*

Dit advies is niet openbaar gemaakt. In de kabinetsnotitie wordt dit advies evenmin genoemd. Dit is het advies dat de TCI ontvangen heeft na het debat met de Tweede Kamer.

<b>Informatie aan regering: ICES-advies, 16 februari 2000</b>	<b>Informatie aan Kamer: Kabinetsnotitie 14 maart 2000</b>
<p>1. «bij de huidige gegevens &lt;is&gt; het antwoord op de vraag of een magneetweefbaan significante voordelen biedt voor de versterking van de economische structuur van het Noorden tegen aanvaardbare kosten negatief»</p>	<p>«Het kabinet is van mening dat er op dit moment nog te veel leemten in de informatie bestaan om de alternatieven voor een snelle verbinding met elkaar te kunnen vergelijken» Uit de conclusies:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– «van de onderzochte alternatieven biedt de magneetweefbaan de snelste verbindingsmogelijkheid»</li> <li>– «Met een magneetweefbaan is directe aansluiting op het bestaande net moeilijker te realiseren .. Wel lijkt een magneetweefbaan beter te bundelen met bestaande infrastructuur.»</li> <li>– «De reistijd met een hogesnelheidslijn is .. langer ten opzichte van de magneettrein en daarmee zijn naar verwachting de vervoerkundige baten lager. Ook de ruimtelijk- en sociaal-economische effecten zullen daardoor naar verwachting lager zijn»</li> <li>– De aanlegkosten bedragen afhankelijk van de variant tussen de 6 miljard .. en de 8,5 miljard gulden exclusief inpassingskosten»</li> </ul>
<p>2. «De ICES is van mening dat de internationale en nationale inbedding van een magneetweefbaan van Amsterdam naar Groningen onvoldoende is aangetoond»</p>	<p>Dit punt komt in de kabinetsnotitie niet aan de orde.</p>

<b>Informatie aan regering: ICES-advies, 16 februari 2000</b>	<b>Informatie aan Kamer: Kabinetsnotitie 14 maart 2000</b>
3. «De ICES adviseert een kosten/batenanalyse uit te voeren van diverse mogelijkheden van Amsterdam naar Groningen .. en daarbij ook de Hanzelijn als referentie te betrekkenDe ICES adviseer om voor een dergelijke kosten/batenanalyse de OEEL-systematiek te gebruiken.»	«Voor de verschillende alternatieven wordt een (maatschappelijke) kosten-baten analyse op basis van kengetallen (op basis van de OEEL-systematiek) uitgevoerd»
4. «Een andere mogelijkheid is samen met het noorden te bezien welke alternatieve impuls voor het noorden noodzakelijk en mogelijk is (NB: dit omdat de ICES vaststelt op basis van cijfers dat:»voor het Noorden de effecten van de Zuiderzeelijn beperkt zijn.»	Dit punt komt in de kabinetsnotitie niet aan de orde. Ten aanzien van de sociaal-economische effecten wordt aangegeven dat deze «vooral van distributieve aard» zijn en «nader zullen moeten worden onderzocht».

#### Constateringen:

- bij punt 1 beoordeelt de ICES de magneettrein negatief op basis van bestaande informatie, terwijl in het kabinetsstandpunt aan de Kamer wordt benadrukt dat nader onderzoek nodig is. Tevens wordt in de conclusies de magneettrein steeds relatief positief afgeschilderd. Van de ruimtelijke en sociaal-economische effecten van de magneetwefbaan wordt gezegd dat deze groter zijn dan van de hogesnelheidslijn, terwijl van de cijfers en de voorgaande informatie kan worden afgeleid dat deze effecten voor de alle varianten inclusief de magneettrein vrij beperkt zijn. De duurdere magneettrein scoort inderdaad beter, maar dit «beter» is zeer relatief.
- Aan punt 2 en 4 wordt in de kabinetsnotitie geen aandacht besteed.
- Punt 3 wordt in de kabinetsnotitie overgenomen.

#### *RPC-advies d.d. 17 februari 2000*

Dit advies is niet openbaar gemaakt. In de kabinetsnotitie wordt dit advies evenmin genoemd.

<b>Informatie aan regering: RPC-advies</b>	<b>Informatie aan Kamer: kabinetsnotitie</b>
«ten aanzien van de kosten/batenverhouding, de financiering, de ruimtelijke effecten en ten aanzien van de inpassing <gaat> het concept van de magneetbaan gepaard met grote risico's. De commissie is zich bewust van het feit dat er een bestuurlijke toezegging ligt voor een snelle spoorverbinding Zuiderzeelijn. Het totaalbeeld overziend is de commissie «de RPC» van mening dat het momenteel niet opportuun is om een keuze te maken voor de magneetbaan-uitvoering van een eventuele Zuiderzeelijn.»	Zie punt 1 bij ICES-advies. Aard en omvang van de risico's die specifiek met de magneetbaan gepaard gaan komen in de kabinetsnotitie niet aan de orde.
De commissie is in meerderheid van mening dat de verdere besluitvorming ten aanzien van de Zuiderzeelijn voorafgegaan dient te worden door een nut- en noodzaakdiscussie, waarin tevens de verwachting wordt onderbouwd dat de Zuiderzeelijn en de Hanzelijn als complementaire projecten te beschouwen zijn	Over het voeren van een nut- en noodzaakdiscussie wordt geen uitspraak gedaan Over complementariteit: «De Hanzelijn en de Zuiderzeelijn zijn grotendeels complementair» en «De conclusie is dat de Hanzelijn .. en de Zuiderzeelijn eerder complementair zijn dan concurrerend.

Constateringen:

- op belangrijke punten wordt geen uitspraak gedaan in de kabinetsnotitie
- niet wordt gemeld dat de RPC – samen met de ICES het belangrijkste adviesorgaan van het kabinet – op basis van dezelfde gegevens een andere mening is toegedaan over de complementariteit.

*Hoe is het kabinet met de adviezen van ICES en RPC omgegaan?*

Aan belangrijke conclusies uit de adviezen van de ICES en RPC wordt in het kabinetsstandpunt voorbijgegaan. Waarom het kabinet van deze adviezen afwijkt, blijft daardoor voor de Kamer – die de adviezen überhaupt niet kent – verborgen. Wel kan uit de adviezen worden opgemaakt dat na verschijning ervan het kabinetsstandpunt ingrijpend moet zijn bijgesteld. In de uitgebrachte kabinetsnotitie wordt geconcludeerd dat het noodzakelijk is om de verschillende varianten nader te onderzoeken. Blijkens het RPC-advies was in de oorspronkelijke concept-kabinetsnotitie, die aan de RPC en de ICES voor advies is voorgelegd, het voorstel om «het vervolgonderzoek naar de Zuiderzeelijn te concentreren op de magneetbaanuitvoering», omdat deze «de potentie heeft de grootste bijdrage te leveren aan de (verdere) ruimtelijk-economische ontwikkeling van Noord-Nederland». Achteraf kan worden gesteld, dat de keuze die de minister van Verkeer en Waterstaat begin 2000 al wilde maken is aangehouden tot december 2001, toen alsnog tot een, zij het beperktere, versmalling van de in beschouwing te nemen varianten is besloten.

*Advisering over kabinetsbesluit 23 maart 2001*

Ten aanzien van dit besluit is geen ICES- dan wel RPC-advies bij de commissie bekend.

*Advisering over kabinetsbesluit 21 december 2001*

*Gezamenlijk advies RPC/ICES d.d. 19 november 2001*

Dit advies is niet openbaar gemaakt. In het kabinetsbesluit wordt dit advies evenmin genoemd.

---

**Informatie aan regering:  
Gezamenlijk ICES/RPC-advies, 19/11/2001**

een deel van de ICES/RPC neemt als uitgangspunt dat bestuurlijk is afgesproken dat de Zuiderzeelijn er moet komen, tekent daarbij aan dat «een snelle verbinding een beperkte bijdrage aan de regionale economie heeft» en dat een «snelle verbinding slechts in beperkte mate bijdraagt aan de doelstellingen van de brief van het kabinet van 21 maart 2001». Als het kabinet de bestuurlijke afspraken doorslaggevend vindt, zou zij moeten kiezen voor een «Zuiderzeelijn-corridor».

---

**Informatie aan Kamer:  
Kabinetsbesluit 21 december 2001**

Uit de conclusies: «Op basis van de verkenningen Zuiderzeelijn concludeert het kabinet dat een snelle verbinding tussen de Randstad en het Noorden een bijdrage levert aan de gestelde projectdoelstelling. De bijdrage is het grootst bij realisatie van een nieuwe verbinding via het tracé van de Zuiderzeelijn, met name in de vorm van een HSL of een MZB/MZM .. De bereikbaarheid wordt bij alle alternatieven verbeterd .. De regionale economie krijgt door de verbetering van de bereikbaarheid een positieve impuls.. De Zuiderzeelijnalternatieven leveren een bijdrage aan het verbeteren van het evenwicht in de ruimtelijke en sociaal-economische ontwikkelingen binnen Nederland.. Met de Zuiderzeelijn ontstaat .. een vervoersas tussen de Deltametropool en Groningen via Flevoland en Friesland» De «corridorontwikkeling» wordt impliciet benadrukt

---

<b>Informatie aan regering: Gezamenlijk ICES/RPC-advies, 19/11/2001</b>	<b>Informatie aan Kamer: Kabinetsbesluit 21 december 2001</b>
Een ander deel van de ICES/RPC <welk deel is door het anonimiseren niet bekend> meent dat op basis van deze gegevens er «alle aanleiding is voor een herbezinning door het kabinet in het licht van de oorspronkelijk gestelde doelstellingen.»	Dit punt – de mogelijkheid tot herbezinning – komt in de kabinetsnotitie niet aan de orde.

*Constatering:* Het beeld uit zowel het minderheids- als het meerderheidsstandpunt over de Zuiderzeelijn («als je het – ondanks de geringe effecten doet – doe het dan goed», dan wel «doe het niet») strookt niet met de overwegend optimistische conclusies in het kabinetsbesluit. De mogelijkheid tot herbezinning wordt niet besproken in het kabinetsbesluit.

*CPB-notitie 23 november 2001*

Deze notitie is niet openbaar gemaakt, maar wordt wel aangehaald in het Kabinetsbesluit. Het stuk is medio 2004 alsnog openbaar gemaakt.

<b>Informatie aan regering: CPB-notitie, 23 november 2001</b>	<b>Informatie aan Kamer: Kabinetsbesluit 21 december 2001</b>
«Het beeld van de verdiepte KKBA is op hoofdlijnen ongewijzigd ten opzichte van de eerdere KKBA. Ondanks de opwaartse bijstelling van de baten door het NEI blijft het algemene beeld dat alle alternatieven onrendabel zijn, en dat het negatieve maatschappelijk saldo toeneemt naarmate de alternatieven ambitieuzer zijn»	«Mede op basis van de voorlopige conclusies van de toetsing door het CPB gaat het kabinet voor de besluitvorming uit van de resultaten van het NEI. Zowel de kosten als de baten zijn bij de Zuiderzeelijn-alternatieven hoger dan bij de Hanzelijn-plus. In hoeverre de totale baten opwegen tegen de totale kosten is mede afhankelijk van de waardering van de op kwalitatieve wijze beoordeelde effecten. Op basis van de gemonetariseerde effecten alléén, zijn voor alle alternatieven de kosten hoger dan de baten.»

*Constatering:* het kabinet kiest bij de beschrijving van de CPB-notitie een neutralere en minder uitgesproken formulering dan het CPB en laat de – voor een magneetzweefbaan negatieve – constatering van het CPB weg dat het negatieve saldo toeneemt naarmate de alternatieven ambitieuzer zijn. Deze constatering van het CPB staat haaks op de hiervoor reeds geciteerde conclusie van het kabinet, dat luidt: «Op basis van de verkenningen Zuiderzeelijn concludeert het kabinet dat een snelle verbinding tussen de Randstad en het Noorden een bijdrage levert aan de gestelde projectdoelstelling. De bijdrage is het grootst bij realisatie van een nieuwe verbinding via het tracé van de Zuiderzeelijn, met name in de vorm van een HSL of een MZB/MZM.»

*VROM-Raad/Raad voor Verkeer en Waterstaat*

Dit advies was openbaar en wordt in het kabinetsbesluit besproken. Bijgaand een passage uit dit advies en de integrale tekst van de passage over het advies, zoals opgenomen in het kabinetsbesluit.

«De raden plaatsen overigens kanttekeningen bij de gevoerde nut-en noodzaakdiscussie. Beide raden zijn van mening dat een snelle OV-verbinding niet het enige beleids-alternatief is voor de geformuleerde doelstellingen voor het Noorden. Op het niveau van nut-en-noodzaak kunnen doelstellingen evenzeer worden vertaald in een strategie gericht op versterking van het eigen ontwikkelingsvermogen van het Noorden, of gericht op realisatie van snelle, hoogwaardige ICT(breedband) verbindingen. De nut-en-noodzaakdiscussie beschouwen de beide raden dan ook niet als afgesloten»

**«Advies VROM Raad en Raad voor Verkeer en Waterstaat**

In het kabinetsbesluit van 23 maart 2001 is een gezamenlijk advies over de Zuiderzeelijn gevraagd aan de VROM-Raad en de Raad voor Verkeer en Waterstaat. In hun advies geven de Raden een aantal overwegingen voor de verkenningen. Deze zijn grotendeels geïmplementeerd in de opzet van verkenning deel II. Eén van de aanbevelingen was de mogelijkheden te bezien om op beperkte schaal ervaring op te doen met een magneetweefbaan, als eerste binnen de Randstad. In de optiek van de Raden is een nieuwe verbinding tussen Schiphol en Almere/Lelystad daarvoor een interessante mogelijkheid. De door de Raden voorgestelde fasering van het magneetweefbaanalternatief, waarbij de eerste fase betrekking heeft op het traject Schiphol – Almere, is in de vorm van een quick scan onderzocht. De investeringskosten voor het betreffende traject blijken hoog, waarbij onderscheid kan worden gemaakt naar verschillende tracé-alternatieven. De investeringskosten variëren van 5,8 tot 10,5 miljard (inclusief materieel). De reizigers-aantallen zijn ook hoog en variëren tussen de 29 000/37 000 en 55 000/74 000 reizigers per dag. Mede door de hoge exploitatiekosten en korte reisafstanden is de exploitatie van dit traject echter niet rendabel. De werkgelegenheidseffecten van de faseringsvariant doen zich met name voor in Flevoland. Het effect is minder groot dan bij een gehele magneetweefbaan tot Groningen. Noord-Nederland profiteert hiervan niet, de werkgelegenheidsgroei in het Noorden neemt bij realisatie van de faseringsvariant naar verwachting zelfs licht af. Voor de bevolkingseffecten tekent zich ongeveer hetzelfde beeld af. Op basis van de bovengenoemde resultaten wordt geconcludeerd dat de faseringsvariant Schiphol-Almere in het licht van de projectdoelstellingen van de Zuiderzeelijn niet opportuun is.»

*Constatering:* het kabinet gaat niet in op een belangrijk kritiekpunt van de beide raden aangaande het niet afgesloten zijn van de nut- en noodzaakdiscussie.

### *1.2 Beoordeling van de wijze van omgang met informatie*

De Tweede Kamer kan alleen dan functioneren als zij over alle relevante informatie beschikt. De adviezen van de belangrijkste adviesorganen van de regering behoren zeker tot de «relevante informatie». Ook als die adviezen het kabinetsstandpunt niet ondersteunen of zelfs negatief zijn over het kabinetsstandpunt moet de Tweede Kamer erover geïnformeerd worden. Het is het volste recht van het kabinet om van die adviezen af te wijken, maar wel op een transparante manier, zodat het kabinet invulling kan geven aan haar plicht om zich tegenover de Kamer te verantwoorden. Het gaat hierbij niet alleen om de Kamer, want de betreffende informatie is ook de basis, waarop decentrale overheden – provinciale staten en gemeenteraden – tot besluitvorming moeten komen. Ook zij hebben recht op alle relevante informatie om tot oordeelsvorming te komen. Meer in het algemeen gaat het hier dus om de kwaliteit van het openbaar bestuur.

Tot nog toe was het niet gebruikelijk om adviezen van de RPC en de ICES – en soms ook die van het CPB – openbaar te maken. Thans blijkt in het Zuiderzeelijn-dossier dat waar wel over of naar aanleiding van deze adviezen informatie is verstuurd aan de Kamer deze niet of onvoldoende in overeenstemming is met de strekking en de inhoud ervan. Belangrijke kritiekpunten van de RPC, de ICES, het CPB en de VROM-Raad/Raad voor Verkeer en Waterstaat bleven in de notities en besluiten van het kabinet onvermeld, werden op een gemodificeerde manier gemeld of alleen passages werden vermeld, die ondersteunend dan wel niet bedreigend waren voor het kabinetsstandpunt.

Bij de HSL-Zuid en de Betuweroute heeft de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten een patroon ontdekt, dat de Deense hoogleraar Flyvbjerg betitelt als «misinformation» ofwel «incorrecte informatie». In zijn openbare gesprek met de commissie gaf hij aan, dat uit zijn groot-schalig internationaal onderzoek blijkt:

- *«9 van de 10 besluiten over grote infrastructuurprojecten is gebaseerd op «misinformation» (incorrecte informatie)*
- *Misinformation« is rendabel»*

Met «rendabel» wordt bedoeld dat incorrecte informatie loont voor degenen, die het project door de besluitvorming heen willen loodsen. Tegelijkertijd stelt Flyvbjerg vast dat incorrecte informatie een probleem kan vormen, omdat het mogelijk de volgende effecten heeft:

- *«Het leidt tot inefficiënte toewijzing van gelden en dus tot verspilling.*
- *Het leidt tot kostenoverschrijdingen, vertragingen en tegenvallende baten.*
- *Het destabiliseert beleid, planning, uitvoering en exploitatie.*
- *Het onjuist informeren van het parlement of een minister is in strijd met de wet.*
- *Projecten worden steeds omvangrijker en daarmee groeit het probleem.»*

Op basis van de thans beschikbare informatie is evident dat dit patroon van «misinformation» zich ook bij de Zuiderzeelijn voordoet. Het inzicht dat thans op basis van de verkregen adviezen is verkregen, bevestigt de commissie in haar eerdere aanbeveling, die luidt:

*«Het is thans niet het moment om een verantwoord besluit te nemen over de uitwerking van de Zuiderzeelijn in een trajectnota, omdat er nog te veel vragen liggen over nut en noodzaak van het project en er te weinig zicht is op de ruimtelijke en economische meerwaarde van het project. De Tweede Kamer beschikt daarmee niet over de relevante informatie die noodzakelijk is om een positief besluit te nemen.»*

## **2. De informatievoorziening aan de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten**

De commissie heeft drie adviezen van de ICES en de RPC ontvangen. Met deze brief worden ze aan de Kamer ter beschikking gesteld, zodat ze bij de verdere procedure rondom de Zuiderzeelijn kunnen worden betrokken. De commissie is er echter van overtuigd dat met deze informatie, hoewel belangrijk, niet alle informatie is verkregen, waarover de Kamer zou moeten beschikken, alleen al vanwege het feit dat de verkregen informatie niet alle informatie is die de TCI heeft gevraagd.

Bij de beantwoording van de schriftelijke vragen, zoals gesteld door de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat en de commissie voor de rijksuitgaven, had de TCI behoefte aan nadere aanvullende informatie over de Zuiderzeelijn. De TCI heeft per brief van 26 januari 2005, aan de regering gevraagd om:

- alle data van vergaderingen van de ICES respectievelijk de RPC/RMC, waarin het project Zuiderzeelijn aan de orde is geweest;
- afschriften van alle agenda's en verslagen van deze ICES- en RPC/RMC-vergaderingen
- afschriften van alle stukken met betrekking tot het project Zuiderzeelijn die voorafgaand aan, tijdens of na afloop van deze vergaderingen door de leden zijn ingebracht in de ICES respectievelijk de RPC/RMC. Het gaat daarbij met name om documenten die door de V&W-vertegenwoordiging in de ICES c.q. RPC/RMC zijn ingebracht, maar het gaat ook om inbrengen van Financiën, EZ, VROM, AZ, het CPB of eventuele andere leden van genoemde circuits.

Niet dan na uitoefening van druk heeft de commissie op de ochtend van 2 maart 2005, vlak voor het begin van het debat met de Kamer, twee adviezen ontvangen

- Advies van de rijksplanologische commissie (RPC) d.d. 17 februari 2000 (RPC 190) over de haalbaarheid van een magneetbaan-uitvoering van de Zuiderzeelijn
- Gezamenlijk advies van de ICES en de RPC d.d. 19 november 2001 over het concept-kabinetsstandpunt Zuiderzeelijn.

Op 7 maart 2005 in de week na het debat met de Kamer bereikte de commissie nog een aanvullend stuk: het advies van de ICES d.d. 16 februari 2000, opgesteld in de aanloop naar de kabinetsnotitie van 14 maart 2000. Door Verkeer en Waterstaat is gemeld dat dit stuk door een logistieke fout abusievelijk niet aan de commissie was gestuurd. Alle drie deze documenten zijn als bijlage bij deze brief gevoegd.

Ik stel vast dat met het verstrekken van deze stukken niet alle gevraagde informatie is verstrekt. Immers, wel zijn de agenda's en uiteindelijke adviezen verstrekt, maar niet de gevraagde verslagen en andere vergaderstukken (concept-adviezen, bespreek/beslispuntennotities etc.) en/of departementale inbrengen. Tevens zijn in de verstrekte adviezen passages weggelakt. De motivering hiervoor van het kabinet is:

*«Het kabinet acht het niet wenselijk om op dit moment informatie te verstrekken, die in belangrijke mate betrekking heeft op nog lopende besluitvorming en/of in overwegende mate herleidbare of persoonlijke beleidsopvattingen betreft. Dit zou het besluitvormingsproces ernstig kunnen verstoren. Het kabinet is bereid om de TCI tegemoet te komen en de gevraagde documenten waarvoor het voorgaande niet geldt geanonimiseerd ter beschikking te stellen, aangezien het een informatieverzoek betreft in het kader van het lopende parlementaire onderzoek.»*

Bij deze motivering heb ik de volgende opmerkingen. Anonimisering kan in voorkomende gevallen billijk zijn, maar er wordt niet gemotiveerd en controleerbaar gemaakt waarom anonimisering in dit geval nodig was. Niet nader wordt toegelicht wat met «verstoring van het besluitvormingsproces» wordt bedoeld. Ik meen bovendien dat het kabinet hier de grens opzoekt van haar plicht om een parlementaire onderzoekscommissie – en daarmee de Kamer – de door haar gewenste informatie te verstrekken. Reeds eerder was er een incident op dit gebied, toen er een verschil van mening was tussen de minister-president en de commissie over de vraag in welke gevallen het kabinet informatie als vertrouwelijk kan bestempelen. Daarbij ging het om een afweging tussen de basisregel om vertrouwelijk te houden hetgeen als vertrouwelijk is bestempeld en het belang om de Tweede Kamer inzicht te verschaffen in deze informatie. In dat geval heeft de commissie geadviseerd om deze casus door te geleiden naar de commissie Vernieuwing Wet op de Parlementaire Enquête, zodat

deze het kan betrekken bij haar werkzaamheden. Ik adviseer voor dit geval dezelfde weg te bewandelen.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en geef in overweging deze brief en bijlagen te betrekken bij de procedure rondom het TCI-rapport en de besluitvorming over de Zuiderzeelijn.

De Voorzitter van de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten,  
Duivesteijn