

Vergaderjaar 2000–2001

**27 658**

**Zuiderzeelijn**

**Nr. 2**

## **VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 26 juli 2001

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft op 26 juni 2001 overleg gevoerd met minister Netelenbos van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 23 maart 2001, inzake Zuiderzeelijn (27 658, nr. 1);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 1 mei 2001, inzake briefing over Zuiderzeelijn (VW-01-570).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

De **minister** schetst aan de hand van de brief van 23 maart kort de stand van zaken. Naast de minister van Verkeer en Waterstaat is ook de minister van VROM projectminister van het project Zuiderzeelijn. Verder zijn de minister van Financiën, de minister van Economische Zaken en de minister c.q. staatssecretaris van LNV nauw bij het project betrokken. In de verkennende studie Zuiderzeelijn worden vier modaliteiten met elkaar vergeleken: een magneetzweefbaan met meer of minder stops; een hogesnelheidslijn; een intercity langs het nieuwe tracé van de Zuiderzeelijn; een Hanzelijn-plus. Het ligt in de bedoeling dat het kabinet voor het eind van 2001 een principebesluit neemt.

De start van het plan is gelegen in het Langman-akkoord. Vanuit die gedachte is heel lang uitsluitend met Noord-Nederland overleg gevoerd. Het is echter van groot belang dat een breed draagvlak wordt gecreëerd voor het plan. Alle partijen die op een of andere manier iets met de lijn van doen hebben, dienen vanuit de diverse disciplines zoveel mogelijk betrokken te worden bij het nadenken over de nieuwe ontwikkeling. Daarnaast dienen ook alle provincies en gemeenten die mogelijkerwijze met het tracé te maken krijgen, bij het vervolgproces te worden betrokken. Ook de stad Leeuwarden, die in de toekomst via een lightrailachtige constructie profijt wil hebben van de snelle verbinding, en de provincie Overijssel, die te maken heeft met een aantakking van de Hanzelijn-plus, doen mee in het overleg. Verder zijn de «polderpartijen» betrokken bij het project.

Het kabinet heeft zich daarnaast verplicht om in het kader van het bereikbaarheidsoffensief Randstad een snelle treinverbinding te realiseren tussen de vier grote steden in de Randstad, het «rondje Randstad». De mogelijkheid bestaat dat het «rondje Randstad» en de Zuiderzeelijn elkaar ergens gaan ontmoeten. Dit hangt af van de keuzes die in de Vijfde nota

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), voorzitter Van den Berg (SGP), Biesheuvel (CDA), Rosenmöller (GroenLinks), Valk (PvdA), Van Gijssel (PvdA), Leers (CDA), ondervoorzitter Feenstra (PvdA), Van Heemst (PvdA), Verbugt (VVD), Giskes (D66), Stellingwerf (ChristenUnie), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), Wagenaar (PvdA), Van der Knaap (CDA), Ravestein (D66), Van der Steenhoven (GroenLinks), Niederer (VVD), Van Bommel (SP), Eurlings (CDA), Herrebrugh (PvdA), Ten Hoopen (CDA), Hindriks (PvdA) en De Swart (VVD).

Plv. leden: Te Veldhuis (VVD), Bakker (D66), Stroeken (CDA), Van Gent (GroenLinks), Waalkens (PvdA), Crone (PvdA), Atsma (CDA), Duivesteijn (PvdA), Witteveen-Hevinga (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Augusteijn-Esser (D66), Slob (ChristenUnie), Geluk (VVD), Luchtenveld (VVD), Spoelman (PvdA), Buijs (CDA), Van Walsem (D66), Vendrik (GroenLinks), Weekers (VVD), Poppe (SP), De Pater-van der Meer (CDA), Depla (PvdA), Th.A.M. Meijer (CDA), Dijsselbloem (PvdA) en Nicolai (VVD).

ruimtelijke ordening worden gemaakt met betrekking tot de locaties voor woningbouw en bedrijventerreinen. Dit is nog volop onderwerp van discussie. De minister bekijkt momenteel met de minister van VROM welke consequenties de keuze voor bepaalde woningbouwlocaties in de Vijfde nota heeft voor de vervoersvraag. Het gaat daarbij niet alleen om het openbaar vervoer maar ook om de weginfrastructuur, de benuttingsvarianten, het waterbeleid en de natuurontwikkeling. Zij acht het van groot belang dat het denken over beide projecten zich in eenzelfde fase-ning voltrekt.

Het consortium «Transrapid Nederland», bestaande uit Siemens Nederland, ABN AMRO, Ballast Nedam en de Hollandsche Beton Groep, heeft belangstelling getoond voor de realisatie van een snelle verbinding Amsterdam-Groningen in de vorm van een magneet zweefbaan. Het consortium is daarbij van mening dat het project een derde goedkoper gerealiseerd kan worden dan volgens de berekeningen van de overheid mogelijk is. Het is interessant hierover met het consortium van gedachten te wisselen en te inventariseren of het consortium bereid is privaat geld in het project te steken. Momenteel wordt in Sjanghai een eerste magneet-zweefbaan in de praktijk gerealiseerd. Er is in China een fabriek gebouwd, waar men zelf het materieel kan maken. Het project in China kan wellicht enig vergelijkend inzicht verschaffen in de te maken kosten en op termijn consequenties hebben voor de monopoliepositie van Siemens.

De Zuiderzeelijn is in het kader van de nota Belvédère uitgeroepen tot een project, waarbij geprobeerd wordt inpassings- en landschappelijke vragen vanuit de cultuurhistorie van meet af aan mee te nemen. Bij het denken over de inpassing in het landschap zijn architectuurateliers en landschaps-architecten betrokken, terwijl aan de VROM-raad en de Raad voor Verkeer en Waterstaat advies is gevraagd over de te hanteren parameters met betrekking tot de economische aspecten.

Het gaat bij de aanleg van de Zuiderzeelijn om een geheel nieuwe doorsnijding, tenzij er wordt gekozen voor de Hanzelijn-plus. Het is daarom belangrijk om het project op een eigentijdse wijze te beschouwen, niets te vergeten en zoveel mogelijk kennis te mobiliseren. Zoals gezegd, is het de bedoeling om aan het eind van 2001 te komen tot een principebesluit. Zij spreekt de hoop uit dat een ieder de feiten voor zich zal laten spreken en niet op voorhand keuzes gaat maken.

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

De heer **Van Gijzel** (PvdA) merkt op dat het gezamenlijke advies van de VROM-raad en de Raad voor Verkeer en Waterstaat dat voor eind mei zou komen, er nog niet is. Hoe zinvol is trouwens hun advies, als een aantal belangrijke elementen die nog uitgezocht worden, daarin niet worden meegenomen? Zal het daadwerkelijk mogelijk zijn om voor het eind van het jaar tot een besluit te komen? Hij is benieuwd naar de vorm van het besluit. Bij een besluit in PKB-vorm zullen de adviesorganen opnieuw moeten adviseren.

In de brief worden een aantal verschillende modaliteiten en een aantal verschillende tracés genoemd. Welke criteria zal de minister aan het eind van het jaar hanteren om tot een keuze te komen? Hoeveel belang moet hij in dit verband hechten aan de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA)? Wat is de prioritaire doelstelling van het project? Hij leidt uit de stukken af dat de doelstelling van het project Zuiderzeelijn eerder een evenwichtige spreiding van de economische ontwikkeling in ons land is dan een snelle verbinding met het Noorden. Daarbij wordt kennelijk verondersteld dat een snelle verbinding met het Noorden een evenwichtige spreiding van de economische ontwikkeling met zich mee zal brengen. Het is lastig om dat te onderbouwen. Als de prioritaire doelstelling een evenwichtige spreiding van de economische ontwikkeling in het land is, zijn er dan voor het bedrag van 15 mld gulden geen andere moge-

lijkheden denkbaar? Hoe weeg je het verschil tussen een magneetweefbaan die het traject in 53 minuten aflegt en een HSL die 73 minuten nodig heeft? Het verschil in tijd is 20 minuten, maar het verschil in investering 7 mld gulden.

Er heeft een quick scan plaatsgevonden van de verschillende varianten. Hij zou graag zien dat de Kamer deze ontvangt ter voorbereiding op de besluitvorming eind van dit jaar en om inzicht te krijgen in het afwegings-traject dat tot nu toe heeft plaatsgevonden.

Waarom duurt het zo lang voordat er een besluit wordt genomen? Het Langman-akkoord dateert uit 1998, terwijl er in een motie uit 1996 al om een keuzenota is gevraagd.

Hoe staat het met de financiering? Kan de minister nader ingaan op de private bijdragen, de regionale bijdragen en de EU-bijdragen? Een en ander zou ook te maken hebben met de zeggenschap over de exploitatie van de verschillende stationslocaties en hun omgeving.

Het lijkt hem verstandig om met het consortium Transrapid te gaan onderhandelen. Daarbij zal snel genoeg duidelijk worden of het consortium zich wil binden aan de uitspraak dat het project een derde goedkoper te realiseren is.

De minister heeft een tijd geleden voorgesteld om te beginnen met het traject Amsterdam–Lelystad. Wat is haar opvatting daarover op dit moment?

Bij de varianten wordt de Hanzelijn-plus serieus meegenomen. Is personenvervoer met een relatief hoge snelheid te combineren met langzaam goederenvervoer over de lijn?

De heer **Hofstra** (VVD) spreekt zijn zorg uit over het tempo waarin het besluit wordt genomen. Er zijn in 1998 afspraken gemaakt met Noord-Nederland. Waarom wijkt de redactie in de brief van 23 maart af van die in april 1998? Hij hecht eraan dat de afspraken die toen zijn gemaakt, tot uitvoering worden gebracht.

Hij kan zich vinden in de alternatieven zoals deze door de minister geschetst worden. Het gaat niet alleen om verschillende tracés maar ook om verschillende technieken en de bediening. Welke snelheden zitten er in deze benuttingsvarianten? Volgens de bijlage betekent de keuze voor een HSL dat er in Drachten niet wordt gestopt. Wat denkt de minister van een oplossing à la het Franse model, waarbij de ene HSL in Drachten en de andere in Heerenveen stopt? Kan de minister nog eens ingaan op de varianten?

Hij acht doortrekking van de lijn naar Duitsland van belang, omdat een dergelijke snelle verbinding op termijn moet passen in een snel Europees netwerk. Kan de minister ingaan op de gesprekken die hierover op internationaal niveau hebben plaatsgevonden?

De techniek van de magneetweefbaan dateert van voor de Tweede Wereldoorlog. Het is bekend dat de aanlegkosten ontzettend hoog zijn, maar hoe staat het met de exploitatiekosten? Is er elders in de wereld ervaring met deze techniek? Hoe moeten al dit soort elementen bij de afweging worden ingeschat?

Welke criteria worden gehanteerd bij de maatschappelijke kosten-batenanalyse?

Maakt de onlangs door de Kamer aangenomen motie-Crone de regio-financiering door de drie noordelijke provincies niet moeilijker?

Hoe moet de samenhang tussen de Zuiderzeelijn en het «rondje Randstad» in de tijd worden gezien? Hij is bang dat het besluit over de Zuiderzeelijn nog langer op zich zal laten wachten, als het kabinet over beide zaken tegelijkertijd wil besluiten. Is het mogelijk dat de minister het besluit over de Zuiderzeelijn rond de behandeling van de VenW-begroting aan de Kamer voorlegt?

Het is prachtig dat er zoveel adviseurs en instanties bij het project betrokken zijn, maar politiek is geen wetenschap. Er dient op korte termijn

een politiek besluit te komen waar het kabinet voor durft te staan, inclusief de financiële component.

Mevrouw **Giskes** (D66) acht een snelle verbinding naar het Noorden zowel in het belang van de mensen die in het Noorden wonen en werken als in het belang van de mensen in de Randstad. Zij pleit voor het doortrekken van de verbinding richting Duitsland. De Europese schaal is bij dit soort verbindingen belangrijk, of het nu goederenvervoer of HSL-personeelvervoer betreft.

Zij is voor het bekijken van een upgradering van de bestaande verbinding over de Veluwe, voordat alternatieven worden bekeken. Ook het alternatief van de Hanzelijn-plus dient in de afweging betrokken te worden. Het besluit om af te zien van de noordtak van de Betuwelijn heeft als consequentie dat er meer goederen door het Westen van het land en Lelystad geleid zullen worden. Hoe valt het personenvervoer over de Hanzelijn-plus te rijmen met het goederenvervoer over de lijn?

Haar fractie is op zich gecharmeerd van de nieuwe techniek van een magneetweefbaan, maar is bang dat het toepassen van een totaal andere techniek betekent dat er geen enkele uitwisseling is met de overige railinfrastructuur in ons land. Waar zijn de stations van een magneetweefbaan gelegen? Hoe wordt het voor- en natransport van die stations naar het centrum ingevuld? Vloeit de tijdwinst die met de magneetweefbaan geboekt wordt, hierdoor niet weg? Dezelfde vragen gelden voor het «rondje Randstad» als aan deze techniek gedacht wordt. Kan de minister deze informatie meenemen in de notitie op basis waarvan de Kamer uiteindelijk haar keuze zal moeten maken?

Kan de minister iets zeggen over het tarief dat de reizigers moeten gaan betalen? Is het tarief afhankelijk van de soort techniek waarvoor gekozen wordt?

Het lijkt haar cruciaal dat het bedrijfsleven de bereidheid toont om niet alleen te investeren maar ook een deel van de onrendabele toppen voor zijn rekening te nemen. In de brief van de minister valt hierover niets te lezen.

Haar fractie is zeer geïnteresseerd in de mogelijkheid van een concurrerende aanbesteding. De informatie over China is interessant, maar het is de vraag of men op het moment dat Nederland beslist over de vraag wie moet gaan bouwen, in China al zover is dat wij daar iets aan hebben. Zij heeft gelezen dat de geluidsafscherming bij de magneetweefbaan niet hoog hoeft te zijn, maar wel over de hele lengte geplaatst dient te worden. Kan de minister hier iets meer over vertellen?

De heer **Atsma** (CDA) vindt het teleurstellend dat er na vier jaar nog geen enkele vordering is gemaakt. Het kabinet heeft in 1998 in het kader van het akkoord-Langman een inspanningsverplichting uitgesproken met als datum waarop met de aanleg begonnen zou moeten worden 1 januari 2010. Waar blijft de politieke moed van het kabinet?

Het is belangrijk dat er op korte termijn volstrekte duidelijkheid komt over de Zuiderzeelijn. Voor zijn fractie gaat het dan alleen over het tracé langs de A6/A7, Amsterdam-Flevopolder-Heerenveen-Groningen. Een Hanzelijn-plus of andere varianten daarop vallen af. Hij is blij met de twee coördinerende bewindslieden op het project en hoopt dat dezen met één mond zullen spreken. Hij is van mening dat de toekomstige verbinding relatief veel kernen moet ontsluiten. Dat begint bij Almere-Lelystad en eindigt bij Heerenveen-Drachten-Groningen. Het is zaak te kijken welke techniek dat het beste mogelijk maakt. Zijn fractie heeft in een eerder stadium al haar voorkeur uitgesproken voor de zweeftreintechniek en houdt daar vooralsnog aan vast. Er dient echter eerst een principiële keuze te worden gemaakt voor het tracé en vervolgens voor de techniek. Het is van belang dat de totale reistijd substantieel wordt ingekort. Het gaat om de bereikbaarheid van het Noorden, van de Randstad, de regio-

nale economie, de sociaal-economische structuur en de ruimtelijke ontwikkeling. De keuze voor het tracé A6/A7 zal een belangrijk sturend element zijn in de ruimtelijke ontwikkeling van Noord-Nederland. De Hanzelijn-plus is geen echt alternatief, omdat de varianten van de Hanzelijn over een grote afstand geen substantiële versnelling van de reistijd opleveren. De zweeftrein wint als het om snelheid en comfort gaat. De Hanzelijn is in de eerste plaats bedoeld als een ontsluiting van een aantal regio's en niet om de Randstad richting Midden-Nederland te ontlasten. Er vinden nu reeds een aantal ontwikkelingen in de richting van de A6/A7 plaats, die zeer gewenst zijn. Hij hoopt dat de minister van VROM, nu hij bij het project betrokken is, zich hiervoor gaat inspannen.

Hij is het ermee eens dat er zowel voor de regio als voor de Randstad sprake moet zijn van een goede aansluiting op het totale OV-netwerk. Het aankoppelen van een «rondje Randstad» lijkt hem een goed idee, maar de besluitvorming over de aanleg van de Zuiderzeelijn moet niet afhankelijk worden gesteld van de beslissing daarover. Dan wordt de datum van 1 januari 2010 zeker niet gehaald.

Zijn fractie heeft grote voorkeur voor een PPS-constructie. Hij is het eens met de uitspraak dat het consortium Transrapid hard moet maken dat het goedkoper kan.

Eerste prioriteit is voor hem dat de afspraken met Noord-Nederland nu eindelijk gerealiseerd worden. Het is prima dat er vervolgens met andere overheden gepraat wordt over de wijze waarop dit gerealiseerd moet worden. Dit moet echter niet het leidende principe worden. Het is voor hem de vraag of de regionale overheden in het kader van cofinanciering voor miljarden kunnen worden aangesproken om dit megaproject te realiseren. Kijkend naar de afspraken die zijn gemaakt en de toezeggingen die zijn gedaan, is het niet reëel om nu miljarden van Noord-Nederland te verwachten.

Hij vindt het absoluut noodzakelijk dat de lijn die wordt aangelegd, gebruikt zal worden door de mensen die in de regio wonen. Het is belangrijk dat de overheid investeert in goed openbaar vervoer. Hij heeft er geen moeite mee als de lijn na aanleg niet onmiddellijk rendeert. Hij heeft altijd geleerd dat het niet volledig kunnen dekken van de investeringen ook problemen met de exploitatie oplevert. Overigens stelt zijn fractie zich op het standpunt dat ook niet-rendabele lijnen overeind moeten blijven.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks) vraagt zich af of er, de totale maatschappelijke behoefte in aanmerking genomen, niet meer prioriteiten gesteld dienen te worden bij de uitgaven voor de infrastructuur. De hoogte van de bedragen voor de diverse alternatieven bij de Zuiderzeelijn dienen wel degelijk onderwerp van discussie te zijn.

Een andere vraag is welke criteria je moet hanteren bij het maken van een keuze. Bij de HSL-lijnen was het criterium substitutie van het vliegverkeer. Daarom is gekozen voor een HSL-zuid en een HSL-oost. Bij de lijn naar het Noorden speelt die discussie niet. Het doel dat gediend wordt met de aanleg van de Zuiderzeelijn wordt te weinig in de discussie betrokken. Als er 15 mld gulden uitgegeven gaat worden om de problemen in het Noorden op te lossen, is de vraag aan de orde of dat geld niet op een andere manier is in te zetten voor dat doel. Die vraag moet onderdeel uitmaken van een kosten-batenanalyse. Aanleg van infrastructuur kan een oplossing zijn, maar er zijn misschien ook andere oplossingen. De vraag naar de toekomst van het Noorden speelt hierbij een grote rol. Als je in het Noorden kiest voor «houden zoals het is, rust, landelijk gebied, recreatie, concentreren van de werkgelegenheid in de steden», is het dan nodig dat mensen er sneller naar toe kunnen vanuit de Randstad? Dergelijke vragen zijn tot op heden niet beantwoord.

Zijn fractie is van mening dat er vele negatieve aspecten aan een magneetzweeftrein kleven. De trein vraagt milieutechnisch gezien enorm veel energie. Er is een nieuwe infrastructuur nodig die niet combineert

met andere vormen van bestaande infrastructuur, zoals lightrail of gewoon spoor. Het is economisch gezien de vraag of de zweeftrein het rendement oplevert dat ervan wordt verwacht. Zelfs de meest positieve studies geven aan dat de werkgelegenheidseffecten voor het Noorden gering zijn. Ook op het punt van de aantasting van het landschap scoort de zweeftrein niet zo gunstig.

Hij is van mening dat ook alle andere mogelijkheden goed afgewogen moeten worden. Dat het allemaal zo lang duurt, is wellicht te wijten aan de discussie over de zweeftrein die de laatste jaren is opgekomen. Er moet voor het eind van het jaar maar liefst eerder een overzicht zijn van de voor- en nadelen, de kosten-batenanalyse en de milieueffecten van de verschillende alternatieven, zodat een verantwoorde keuze mogelijk wordt. De koppeling aan een «rondje Randstad» lijkt hem geen goed idee. Een snelle verbinding met het Noorden dient daarvan los te worden gezien.

De heer **Stellingwerf** (ChristenUnie) merkt op dat zijn fractie de Zuiderzeelijn al lang in haar verkiezingsprogramma heeft staan. Dat het besluit steeds weer wordt uitgesteld, geeft aan dat er sprake is van veel onzekerheid. Er is in 1998 al gezegd dat de eerste spade in deze verkiezingsperiode de grond in moet en dat de lijn in 2010 klaar zou zijn. Zijn fractie gaat uit van afbouw van de Zuiderzeelijn Amsterdam-Lelystad op basis van bestaande technieken. Hij heeft niets tegen het bestuderen van informatie over allerlei varianten, waarin ook de zweeftreinvariant wordt meegenomen, maar hij heeft daar vooralsnog geen hoge verwachtingen van. Hij vraagt zich af of het nodig is dat half Nederland bij het overleg betrokken wordt. Hoopt de minister daarmee het draagvlak te vergroten? Of is dit juist een uiting van een vergroot draagvlak? Voor hem is het doel van de Zuiderzeelijn ontsluiting van het Noorden met Flevoland als een tussenschakel. Hij ziet het als een strategische investering. Hoe meer je aan de Zuiderzeelijn gaat ophangen, hoe moeilijker het wordt. Ook de koppeling met het «rondje Randstad» roept vele vragen op. Er wordt momenteel hard gewerkt aan de viersporigheid van delen van het kernnet in de Randstad. Zal een «rondje Randstad» in zweeftreinuitvoering de bestaande lijnen niet leegzuigen? En hoe moet de lijn worden gezien in het licht van de keuze van de regering voor benuttingsvarianten op andere lijnen, zoals de HSL-oost?

Zijn fractie vindt het een noodzakelijke voorwaarde dat de nieuwe lijn een integraal onderdeel uitmaakt van het kernnet van de Nederlandse spoorwegen. De expertise uit China roept vragen op. Betaalt de overheid daar de exploitatie? Is het openbaar vervoer daar praktisch gratis? Het is van belang om de randvoorwaarden in China te kennen om cijfers uit het Chinese op waarde te kunnen schatten.

Het is vanzelfsprekend belangrijk om aandacht te besteden aan de inpassing van grote infrastructurele werken, maar hier is sprake van een lijnvormig project dat in Flevoland niet misstaat, terwijl het hele traject vrijwel langs de snelweg kan worden aangelegd.

De heer **Van den Berg** (SGP) merkt op dat zijn fractie zich meermalen positief heeft uitgelaten over de komst van een betrouwbare, snelle verbinding naar het Noorden met het oog op het verbeteren van de bereikbaarheid en de stimulering van de regionaal-economische ontwikkeling. Dat laat de keuze voor de modaliteit open, al vindt hij wel dat de Zuiderzeelijn en de Hanzelijn twee gescheiden trajecten zijn, gelet op de verschillende doelstellingen. Bij de discussie in hoeverre de een een substituuut voor de ander zou kunnen zijn, heeft hij steeds een ontkoppeling van de twee trajecten vooropgesteld, ook in de tijd. Hij voelt weinig voor een vermenging van Zuiderzeelijn en Hanzelijn, ook wat betreft de tracékeuze. Het Hanzelijn-plus alternatief ligt voor zijn fractie niet erg voor

de hand, omdat het de verschillende doelstellingen van Hanzelijn respectievelijk Zuiderzeespoorlijn miskent.

Zijn fractie wil graag nog enkele randvoorwaarden aan de minister meegeven. De intentie van de Zuiderzeespoorlijn is niet alleen het bieden van een snelle verbinding tussen de Randstad en het Noorden maar ook het vormen van een schakel in de achterlandverbindingen naar Noord- en Oost-Europa. Daarnaast is de vraag belangrijk hoe de keuze van vervoer en tracé zich verhoudt tot aspecten van de ruimtelijke ordening. Hij heeft al vaker geconstateerd dat bij de processen die gevolgd worden bij de infrastructuur, de infrastructuur bepalend wordt voor de ruimtelijke ordening, terwijl het andersom zou moeten zijn. Hoe kan de minister dit garanderen? Hij begrijpt dat dit een reden is om de minister van VROM er nauw bij te betrekken. Het is voor zijn fractie essentieel dat het traject van de minister qua tijd in de besluitvorming over de Vijfde nota past.

Er zijn bij dit project drie typen doelstellingen te onderscheiden: economische, ruimtelijke en mobiliteitsdoelstellingen. De opgave waarvoor de regering en de Kamer staan is het vinden van een optimum in de doelstellingen vanuit de drie modaliteiten. Welke beleidsdoelstellingen streeft u na als het economische, het ruimtelijke en het mobiliteitsbeleid potentiële complicerende belangen in zich dragen?

Zijn fractie hecht aan het maken van een keuze vanuit een goed rentmeesterschap. De publieke middelen moeten zorgvuldig worden besteed. Dit eist een zorgvuldige keuze en goed rentmeesterschap qua ruimte en milieuaspecten. Hij staat daarom zeer sceptisch tegenover een magneet-zweeftrein. Met een kostenplaatje van 15 mld gulden heeft deze trein alle ingrediënten in zich voor een nieuw peperduur prestigeobject. Bovendien geeft deze modaliteit nationaal en internationaal geen aansluiting op bestaande vervoersnetten.

Hij stelt zich op het standpunt dat dit project gaat behoren tot de nationale hoofdinfrastructuur. Hij acht het van groot belang dat deze publiek beheerd wordt en dat het publieke karakter daarvan evenals bij de overige hoofdinfrastructuur, voorop blijft staan.

Er is na zovele jaren van discussie een goede en snelle besluitvorming nodig, maar dit mag niet ten koste van de zorgvuldigheid gaan.

### **Het antwoord van de regering**

De **minister** gaat allereerst in op de opmerking dat het zo lang duurt voordat er een besluit wordt genomen. Er is indertijd afgesproken dat de eerste spa voor dit project voor 1 januari 2010 de grond ingaat. Wanneer het tempo waarmee nu gewerkt wordt volgehouden kan worden, zal deze datum zeker gehaald worden. Daarnaast is het van groot belang dat het besluit dat uiteindelijk genomen wordt, verantwoord en goed doordacht is en op een breed draagvlak kan rekenen. Wanneer het proces zoals dat nu is ingezet tot het einde toe wordt afgewikkeld, worden de randvoorwaarden gecreëerd om een gedegen besluit te kunnen nemen.

De minister-president heeft bij het sluiten van het Langman-akkoord gezegd dat Nederland te klein is voor een periferie en dat het Noorden daarom betrokken moet worden bij de economische en ruimtelijke ontwikkeling van Nederland als geheel. Wanneer mensen vanuit de perifere gebieden naar de Randstad verhuizen, ontstaan er zowel in de Randstad als in de periferie problemen, die niet meer van een adequaat antwoord kunnen worden voorzien. Vanuit het Langman-akkoord is vervolgens de gedachte ontstaan om de Randstad te verbinden met Noord-Nederland. In Zuid-Nederland zijn de laatste jaren veel economische activiteiten ontstaan, maar in Noord-Nederland blijft de economische ontwikkeling achter.

Het is daarom van groot belang dat de discussie over de vraag welke ontwikkelingen in het Noorden gestimuleerd en bevorderd moeten worden, breed gevoerd wordt. Daarbij worden van vele kanten interes-

sante zaken aangedragen. Er is bijvoorbeeld geconstateerd dat jonge onderzoekers hun loopbaan beginnen in Noord-Nederland, maar zodra ze succes hebben en geschoold personeel zoeken, gedwongen zijn te verhuizen naar het Westen. Het kabinet is van mening dat dergelijke activiteiten ook in Noord-Nederland moeten kunnen plaatsvinden. Ook de woningbouwontwikkelingen spelen een rol in deze problematiek. Aangetoond is dat de hoge prijs van een koop- of huurwoning in de Randstad een bepaalde dynamiek op gang zou kunnen brengen, waarbij mensen ervoor kiezen om elders te gaan wonen. Meeberekend wordt wat de ontwikkelingen op de woningmarkt betekenen voor de ontlasting van de Randstad en de daarmee gepaard gaande besparing van kosten. Dergelijke berekeningen maken onderdeel uit van de verkenningen rond de Vijfde nota.

Daarnaast dient het kabinet zich af te vragen wat de reconstructie van de landbouw gaat betekenen voor Noord-Nederland en het te stimuleren beleid. Er zal in de toekomst zeker werkgelegenheid verdwijnen in de landbouwsector. Dit zal grote consequenties voor heel Nederland hebben. Wanneer de export andere uitkomsten te zien gaat geven in de toekomst, dan heeft dat ook gevolgen voor de aan de landbouw gerelateerde werkgelegenheid. Neem bijvoorbeeld de transportsector, die voor meer dan de helft drijft op de land- en tuinbouwsector.

Ook de vraag of het niet verstandiger is om het bedrag van 15 mld gulden voor de aanleg van de magneetweefbaan te investeren in brainport, moet in dit licht worden gezien. Om tot een goede afweging van dit soort vraagstukken te komen, wordt op dit moment alle deskundigheid op de diverse terreinen gemobiliseerd. De bedoeling is dat dit tot een communis opinio leidt op dit soort hoofdvragen. Het is belangrijk een gedegen onderbouwing te geven van de effecten van de snelle Zuiderzeelijn op de economische ontwikkelingen in Noord-Nederland. Er wordt uitgegaan van de basisgedachte dat de economie in het Noorden gestimuleerd zal worden door de aanleg van de Zuiderzeelijn. Het zou dan natuurlijk niet leuk zijn wanneer in de praktijk blijkt dat het Noorden na aanleg van deze lijn leegloopt door een trek naar de Randstad.

Er zal aan de hand van een groot aantal parameters uiteindelijk een keuze gemaakt moeten worden. Het is goed dat het kabinet tracht op dergelijke kwesties een antwoord te formuleren, omdat het investeren in de infrastructuur veel relaties heeft met de economische ontwikkelingen. Politici moeten daarbij oppassen dat zij niet verzanden in een deskundigendebat. Het lijkt haar echter een gezonde zaak om de expertise te organiseren. Nieuw is ook dat de waardevermeerdering van de gebieden rond de stationslocaties in de analyse zal worden betrokken. De Kamer voert met de minister van VROM de discussie over de wijze waarop het grondbeleid toe te rekenen is aan bepaalde ontwikkelingen. Tot nu toe werd de waardevermeerdering van de grond in de redenering nooit toegerekend aan de infrastructuur. Toch is het duidelijk dat naarmate een trein vaker stopt, er meer waardevermeerdering plaatsvindt.

Bij de beoordeling is verder de vraag van belang hoeveel passagiers de trein zal gaan vervoeren en wat dat betekent voor de bestaande railinfrastructuur. Er is bij de berekening van uitgegaan dat een kaartje voor de snelle lijn ongeveer 10% duurder is dan een standaard intercitykaartje. Het is aan de vervoerder om daar in het kader van de exploitatie en de rentabiliteit van de gedane investeringen een keuze in te maken. De rentabiliteit van de investering zal altijd zitten in het traject Amsterdam–Almere en in mindere mate Lelystad, omdat op dat traject de grootste stroom passagiers vervoerd wordt. De stroom passagiers die verdergaat naar Noord-Nederland, zal veel dunner zijn.

Het is voor het kabinet belangrijk om te bepalen of de lijn tot en met Almere moet worden gezien als een onderdeel van de Randstad of niet. Dat heeft te maken met het aanwijzen van de plaats waar de woningbouwconcentraties komen te liggen. De grote concentraties die nog



gebouwd zullen worden, sturen voor een deel de activiteiten binnen de Randstad. In de modellen die worden bekeken, speelt de vervoersvraag een belangrijke rol. Die discussie hierover is lastig en wordt op dit moment nog gevoerd. Deze zal echter voor november tot een beslissing moeten leiden, omdat de minister van VROM in november deel 3 van de PKB van de Vijfde nota ruimtelijke ordening zal presenteren.

Een beslissing over de Zuiderzeelijn aan het eind van dit jaar past dus prima in het schema. De beslissing over de Zuiderzeelijn zal niet wachten op de beslissing over het «rondje Randstad». Wanneer het rondje Randstad er komt en hoe, is een separate vraag. Er staat daarom op de NVVP PKB-kaart een stippelijntje dwars door het IJsselmeer. Dat is de aanpassing van het Centraal Station Amsterdam voor vervoer naar Almere en verder. De minister van VROM en zijzelf zijn zeer gemotiveerd om het stippelijntje voorlopig te laten staan, voor het geval de ruimtekaart toestaat dat daar enige ontwikkelingen plaatsvinden.

Ook het feit dat de Zuiderzeelijn een doorsnijding van de Habitatgebieden betekent, vraagt om een adequate benadering. Daarbij spelen zaken als archeologie, werelderfgoed en de nota Belvédère een rol.

Een ander belangrijk aandachtspunt is het geluid. Het is niet zo dat de magneetweefbaan meer geluid veroorzaakt dan de HSL. De HSL maakt het meeste lawaai, daarna komt de magneetweefbaan, terwijl de langzaamste trein het minste lawaai maakt.

Het is een bekend gegeven dat de exploitatieresultaten beter zijn naarmate de trein sneller is. De magneetweeftechniek geeft op de exploitatie – dus niet op de investering – een rendement van meer dan 200%, terwijl een extra intercity verliesgevend is. Bij de berekeningen over de magneetweefbaan worden de exploitatie-effecten van de bestaande lijn altijd meegenomen. Naarmate de investeringskosten hoger zijn, vallen de exploitatieresultaten op termijn positiever uit. De magneetweef trein is volgens deze theorie dus het meest rendabel te exploiteren.

Het lijkt haar een goed voorstel om op het terrein van de publiek-private samenwerking (PPS) het consortium Transrapid te vragen wat het ervoor over heeft om een dergelijke trein te kunnen bouwen en te exploiteren. De vrijblijvendheid moet dan wel uit de discussie gehaald worden en de afspraken moeten goed worden vastgelegd. Als het consortium niet mee wil doen, is dat ook een belangrijk signaal. Als het consortium het belangrijk vindt om een langer traject te rijden in Europa, moet het daar iets voor over hebben. De minister wil het consortium tot het eind van dit jaar de tijd geven om tot een beslissing te komen. Zij wil verder nagaan of er vanuit de markt interesse bestaat voor de andere modaliteiten. Gebleken is echter wel dat de interesse van de markt moeilijker te wekken is naarmate het project een meer regulier karakter heeft.

De minister is niet erg ontvankelijk voor de opmerkingen dat de Zuiderzeelijn per se onderdeel van het kernnet moet zijn. Als Nederland zich stedelijk wil ontwikkelen qua infrastructuur, dan is er niets tegen lightrailinvesteringen of verbindingen die door anderen verzorgd worden. Het is altijd mogelijk om afspraken te maken over de wijze waarop na een bepaalde periode de infrastructuur aan de Staat der Nederlanden toevalt. In Zwitserland of Japan is het heel gebruikelijk dat er verschillende organisatietypes naast elkaar functioneren.

Wat de situatie in Duitsland betreft, is er sprake van een maximale samenwerking. Daaruit blijkt eens te meer dat zonder het creëren van een draagvlak en zonder een verbreding van het thema de weerstand wordt gemaximaliseerd. Praten met iedereen lijkt haar dus eerder een teken van wijsheid te zijn. Zij heeft met Duitsland zowel op landsniveau als op bondsniveau een aantal gesprekken gevoerd over dit soort investeringen. De deelstaat Niedersaksen zou graag de verbinding Groningen–Bremen–Hamburg gerealiseerd zien. Verder wil men in Duitsland een lijn aanleggen van de luchthaven naar de stad Muenchen, terwijl het «Rondje Ruhr» nog in discussie is.

Of het verstandig is om een techniek toe te gaan passen die nog nergens over grote afstand is toegepast, hangt af van de factoren waarover al eerder is gesproken. Nederland loopt technologisch graag voorop. Dat was in de tijd van de VOC al het geval. Er is op zich niets op tegen om voorop te lopen, mits de overtuiging bestaat dat aanleg van de lijn op een verantwoorde manier mogelijk is. Het is te vroeg om daar nu al iets over te zeggen. Zij zou het goed vinden als Nederland een visie durft te hebben, maar een aantal belangrijke vragen, onder andere op het gebied van de investerings- en exploitatiekosten, moet eerst van een antwoord worden voorzien.

Er zal in 2003 een snelle zweeftrein gaan rijden in China. Als de magneet-zweeftrein daar goed bevalt na een aantal jaren, zal men overgaan tot de aanleg van een lijn Sjanghai-Peking over 1200 kilometer.

De minister zal de quick scan aan de Kamer doen toekomen. Overigens vallen de Veluwelijn en de lijn over de Afsluitdijk af, omdat deze als niet-interessant worden gezien.

De maatschappelijke kosten-batenanalyse blijft van groot belang. De input van de parameters wordt nu georganiseerd. De Kamer heeft een notitie gekregen waarin uiteengezet wordt op welke wijze wordt omgegaan met de MKBA. Een MKBA die niet positief uitvalt, zoals bij de HSL-oost, betekent niet automatisch dat iets niet gedaan wordt, maar wel dat de argumenten die vervolgens de doorslag geven om het toch te doen, uitermate zwaar moeten zijn. In Noord-Nederland speelt substitutie van vliegverkeer geen rol, maar er zijn belangrijke economische en andere parameters die de MKBA moeten onderbouwen. De MKBA die we rudimentair kennen voor de Zuiderzeelijn, is beter dan die van de HSL-oost. Deze wordt momenteel verbeterd en verbreed aan de hand van de meest actuele informatie.

De minister zal de Hanzelijn-plus in het voorstel meenemen. De Kamer krijgt in de zomer een voorstel over de tracékeuze van de Hanzelijn. Het kabinet zal daar in juli nog over beslissen. Zij is ervoor zoveel mogelijk alternatieven te onderzoeken. Anders blijft altijd de twijfel knagen of een alternatief waarnaar geen onderzoek is gedaan, wellicht meegewogen had moeten worden. De feiten moeten vervolgens voor zichzelf spreken. De beslissing over het goederenvervoer is genomen. Alle treinen vanuit Noord-Nederland naar de Randstad en omgekeerd gaan over dit traject. Het voorstel om, waar mogelijk, rond het spoor een vrijwaringszone van 75 meter aan te houden, heeft niet uitsluitend te maken met het goederenvervoer, maar ook met de filosofie dat de infrastructuur niet te veel versteend moet worden.

Bij de bouw van de lijn Lelystad richting Zwolle is rekening gehouden met het feit dat er goederenvervoer plaatsvindt. Zij zoekt momenteel nog uit of personenvervoer met een hogere snelheid per uur over de Hanzelijn-plus te combineren valt met frequent goederenvervoer over de lijn. Door af te zien van de aanleg van de noordoosttak is een besparing van 5 mld gulden gerealiseerd, maar is tegelijkertijd het besluit genomen dat de goederentreinen op een andere manier door Nederland gaan rijden. Er zal een zeer verantwoorde Hanzelijn gebouwd worden, die langs een keurig tracé gaat. Overigens heeft de Hanzelijn een aantal bochten, waardoor de snelheid nooit meer dan 200 kilometer per uur kan zijn.

Het is niet mogelijk om reeds na de zomer een geobjectiverd afwegingskader aan de Kamer te doen toekomen, waarin de uitkomsten van de verschillende varianten staan. Iedereen is momenteel druk aan het werk. Het gaat hier om een geheel nieuwe infrastructuur. Zij wil eerst alle brokstukken die van belang zijn, verzamelen en tot een geheel samenvoegen. Daarnaast speelt een aantal zaken een rol, die te maken hebben met de invulling van de nota Belvédère, terwijl er ook nog advies komt van de VROM-raad en de Raad voor Verkeer en Waterstaat. Zij zal eind van dit jaar met een integrale nota komen. Vervolgens is het zaak al de verschillende elementen af te wegen. De beslissing zal dus vallen aan de hand

van de uitkomsten van de MKBA, de kwaliteit van het project op een aantal gebieden en de financiële aspecten.

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

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