

Aan  
de voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
16 mei 2006	1
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/ZZL/U.06.00208	27658-22
Onderwerp	
Beantwoording schriftelijke vragen Zuiderzeelijn en Programma Noordvleugel	

Geachte voorzitter,

Bijgaand ontvangt u de beantwoording van de schriftelijke vragen die uw Kamer gesteld heeft naar aanleiding van het toezenden van de Structuurvisie Zuiderzeelijn op 13 april 2006

#### **Vraag 1**

In het plan voor de Zuiderzeelijn is een eventuele IJmeerverbinding vervat. Dit betekent dat de kosten hiervan in de 2,73 miljard zijn opgenomen. Hoeveel van dit bedrag wordt gereserveerd voor het Noorden? Hoeveel van dit bedrag zou nodig zijn indien er gekozen wordt een IJmeerverbinding aan te leggen? Hoe verhouden deze kosten zich met de reeds gereserveerde kosten voor een A6/A9-verbinding? Indien de kosten voor het aanpakken van de problematiek van het Noorden en die in de Noordvleugel opgeteld hoger zijn dan de nu gereserveerde gelden: is er dan extra geld beschikbaar?

#### **Antwoord**

In juni 2004 heb ik u geïnformeerd over een IJmeervariant voor de Zuiderzeelijn (naast de basisvariant via de Hollandse Brug). Een IJmeervariant zou alleen in een vervolgpprocedure meegenomen worden indien relevante toegevoegde waarde van de IJmeervariant is gebleken én de meerkosten van deze variant (de extra kosten zijn naar verwachting hoger dan de extra baten) kunnen worden gedekt door de private en/of publieke baathebbers. De onderzoeken ten behoeve van de Structuurvisie Zuiderzeelijn hebben laten zien dat een IJmeerverbinding - wanneer uit wordt gegaan van een volledige verbinding tussen Schiphol en Lelystad - tussen de € 3,5 mld. (RER

verbinding) en circa € 4 mld. (MZB) kost. Een regionale IJmeermetro voor het traject Almere Centrum-Diemen-Zuid kost volgens een regionale studie ten minste € 1 mld. Een eerste onafhankelijke toets hierop heeft uitgewezen dat de kosten hiervan waarschijnlijk hoger zullen zijn.

Zoals ook in de Nota Ruimte is aangegeven is de € 2,73 mld. bestemd voor de Zuiderzeelijn, die doelen voor zowel het Noorden als de Noordvleugel zou moeten dienen. Dit is tevens het maximale bedrag dat hiervoor beschikbaar is. Nu het kabinet van mening is dat dit bedrag beter niet aan een Zuiderzeelijn kan worden besteed, maar aan effectievere investeringen voor beide gebieden, gaat het om de vraag op welke wijze zo effectief mogelijk kan worden geïnvesteerd in het oplossen van de problematiek van beide gebieden.

Voor het Noorden gaat het om de versterking van de ruimtelijk-economische structuur en daarbinnen de transitie van de economie.

Voor de Noordvleugel gaat het om het versterken van de internationale concurrentiepositie. De bereikbaarheid in de Noordvleugel vormt daarbij een groot knelpunt, met name de wegbereikbaarheid. Omdat de wegbereikbaarheid in het lopende traject van de Planstudie Schiphol-Almere wordt opgepakt heeft dat geen onderdeel uitgemaakt van de Structuurvisie Zuiderzeelijn. In de Structuurvisie Zuiderzeelijn is het knelpunt van de OV-bereikbaarheid nader onderzocht met als conclusie dat de geconstateerde capaciteitsproblemen in de treinen en op het spoor in de periode 2010-2020 moeten worden aangepakt. Dit op een effectieve en efficiënte manier en in lijn met de filosofie van de Nota Mobiliteit.

Een nadere uitwerking van de OV-problematiek in de Noordvleugel en nader overleg met het Noorden is nodig om in juni een besluit te kunnen nemen over de wijze waarop en de mate waarin het kabinet wil investeren in beide regio's. Hierbij geldt dat het bedrag van €2,73 mld. het totale maximumbedrag is. Mogelijk is voor effectieve oplossingen op maat een lager bedrag nodig dan de € 2,73 mld. die voor de snelle integrale OV oplossing was bestemd.

## **Vraag 2**

De middelen voor de Zuiderzeelijn staan nu gereserveerd in het MIT. Indien het Noorden zou komen met projecten die niet infrastructuur betreffen, bijvoorbeeld versterking kennisinfrastructuur, betekent dit dan dat de middelen van het MIT/Infrastructuurfonds zullen worden overgeheveld naar bijvoorbeeld de begroting van het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen?

## **Antwoord**

Inderdaad is op dit moment geld voor de Zuiderzeelijn gereserveerd in het Infrafonds. Dit geld zal bij de besluitvorming eind juni een nieuwe bestemming krijgen. Het gaat hierbij om:

- bereikbaarheid Noordvleugel Randstad;
- regionale bereikbaarheid Noord-Nederland;
- transitie Noord-Nederland;
- andere prioriteiten binnen het MIT indien er nog budget resteert.

Het geld dat gereserveerd wordt voor de economische transitieprojecten voor Noord-Nederland zal geen onderdeel meer uitmaken van het Infrafonds. Door het kabinet zal in de komende periode bekeken worden hoe dit geld gerealloceerd wordt.

**Vraag 3**

De gereserveerde 2,73 miljard is gebaseerd op het prijspeil 2001. Hoe hoog is dat bedrag in 2006 en in 2010?

**Antwoord**

De maximale rijksbijdrage van € 2,73 miljard is Netto Contante Waarde (NCW) 2010 en prijspeil 2002. Het bedrag dat in het MIT 2006 is opgenomen is € 2,85 miljard NCW 2010, prijspeil 2005. Het verschil hiertussen is de jaarlijkse indexering met het percentage dat volgt uit het indexcijfer bruto overheidsinvesteringen (IBO). Deze index wordt ex post per jaar bepaald. Hoe groot het bedrag zou zijn in prijspeil 2006 en 2010 is daarom nog niet bekend.

**Vraag 4**

Hoe beoordeelt u de rol van het Critical Review Team? Bent u voornemens zo'n CRT bij soortgelijke investeringsprojecten vaker een rol te laten spelen?

**Antwoord**

Met in het achterhoofd de TCI is er besloten om een open dialoog aan te gaan met deskundigen van buiten het departement. Hiertoe is het Critical Review Team opgericht. Het CRT had tot taak het gehele proces alsmede de inhoudelijke totstandkoming van de Structuurvisie Zuiderzeelijn te begeleiden en daarover te rapporteren aan de Minister van Verkeer en Waterstaat in relatie tot de bevindingen van de TCI. Met het CRT is beoogd een open proces met de omgeving, het opleveren van feitelijke en robuuste inhoudelijke resultaten en het organiseren van transparante besluitvorming te bevorderen.

De volgende adviezen van het CRT hebben een belangrijke invloed gehad in het verloop van de Structuurvisie:

- adviezen naar aanleiding van uitkomsten probleemanalyse:
  - bekijk vanwege de verschillende problematiek in de Noordvleugel en het Noorden ook verschillende oplossingen;
  - kijk daarbij voor het Noorden breder dan naar alleen bereikbaarheidsoplossingen;
  - vergelijk deze oplossingen vervolgens met een gehele Zuiderzeelijn van Schiphol tot Groningen.
- overige adviezen:
  - beoordeel de regionalen bereikbaarheidsalternatieven mede op verbetering van de regionale economie en het vestigingsgedrag van bedrijven en particulieren.
  - besteed aandacht aan de afhankelijkheid van de Zuiderzeelijn van internationale en technologische vervoersontwikkelingen in relatie tot Schiphol.

Ik heb de rol en de input van deze groep onafhankelijke experts als zeer waardevol ervaren en zal in relevante situaties ook bij toekomstige grote projecten een dergelijke commissie overwegen.

**Vraag 5**

Kan nader worden toegelicht waarom de nieuwe MKBA voor een snelle verbinding zo veel afwijkt van de vorige?

**Antwoord**

Er kan onderscheid worden gemaakt in twee typen verschillen:

- actuele basisgegevens over de onderzochte alternatieven;
- aangepaste berekeningswijze voor kosten-batenanalyses in het algemeen.

Een belangrijk verschil tussen de huidige KBA en die uit de verkenningfase van 2001 komt voort uit verschillen in basisgegevens over de onderzochte alternatieven. Er zijn actuele ontwerpen en kostenramingen gemaakt, hetgeen heeft geleid tot een hogere raming van de aanlegkosten. Voor de Hanzelijn-plus (zie voor verdere toelichting op de kosten voor dit alternatief ook het antwoord op vraag 20) en HST is sprake van een andere scope (hogere snelheid, meer aanpassingen aan bestaand spoor) en voor de magneetweefbaan van een hogere opslag voor bijkomende kosten conform de huidige standaardssystematiek voor kostenramingen. Daarnaast geldt voor alle alternatieven dat is gerekend met een hoger prijspeil (2005 i.p.v. 2000). Dit laatste betekent 16% bovenop de kostenraming.

Ook de vervoerstudie is geactualiseerd en tevens diepgaander uitgevoerd dan de vorige keer, met als belangrijkste verschillen een beter inzicht in het effect op de exploitatie van het OV als geheel (ook wel Kannibalisatie genoemd, dit is een negatief effect) en een lager aantal zakelijke reizigers.

Eind 2004 zijn aanvullingen op de systematiek voor het uitvoeren van kosten-batenanalyses (de Leidraad OEI) vastgesteld. Dit heeft op een aantal punten een aangepaste berekeningswijze tot gevolg.

Zo is de zichttijd langer (tot 2090 i.p.v. 2040), waardoor herinvesteringen zijn meegenomen en geen restwaarde is berekend. Daarnaast is gerekend met een hogere discontovoet op de baten (7% in plaats van 4%), waardoor de netto contante waarde van de baten lager uitkomt. Deze discontovoet weerspiegelt de relatief grote onzekerheid voor het aantal OV-reizigers. In algemene zin geldt dat deze relatief groter is dan bij reizigers per auto.

Overigens, is het zo dat ook in de vorige analyse sprake was van een - zij het beperkter - negatief kosten-batensaldo bij alle beschouwde projectalternatieven.

**Vraag 6**

Kan aangegeven worden welke kosten zijn gemaakt ten behoeve van de totstandkoming van de structuurvisie? Kan hierbij een splitsing worden gemaakt in externe en interne kosten?

Antwoord

De kosten voor de totstandkoming van de Structuurvisie Zuiderzeelijn bedragen voor de periode mei 2005 t/m medio april 2006 € 6,3 miljoen. Het gaat daarbij om interne (salaris)kosten (€ 0,8 miljoen), inhuur van o.a. inhoudelijke expertise (€ 3,9 miljoen) en uitbesteding van onderzoeksopdrachten (€ 1,6 miljoen).

**Vraag 7**

Kan een overzicht worden gegeven van de toezeggingen die de afgelopen 10 jaar aan het Noorden zijn gedaan m.b.t. de Zuiderzeelijn?

Antwoord

De Zuiderzeelijn is een project met een lange geschiedenis. Na de besluitvorming over Langman in 1998 is de aanpak ervan in een versnelling is gekomen. Uit het historisch overzicht blijkt, dat opeenvolgende kabinetten zich sterk hebben gemaakt voor het onderzoek naar de mogelijkheid van een snelle verbinding met het Noorden.

Naar aanleiding van het TCI-rapport is met de Tweede Kamer afgesproken om een hernieuwde nut en noodzaak discussie te voeren en vervolgens hierover een besluit te nemen. Dit betekende noodzakelijkerwijs een aanpassing van de procesplanning. O.a. is daardoor de ondertekening van een bestuursovereenkomst tussen rijk en regio niet doorgegaan. Voor de huidige besluitvorming is aldus het debat over de TCI (d.d. 7 en 8 juni 2005) en het Algemeen Overleg over het Plan van Aanpak Structuurvisie (d.d. 29 juni 2005) het vertrekpunt.

In bijlage 1 geef ik een overzicht van de besluitvorming over de Zuiderzeelijn en de wijze waarop het project in de afgelopen jaren opgenomen is geweest in het MIT en in de begroting.

.

**Vraag 8**

Op welke wijze heeft het besluitvormingsproces rond de structuurvisie Zuiderzeelijn invloed op het besluitvormingsproces rond de A6/A9? Kunnen deze twee besluiten onafhankelijk van elkaar genomen worden?

Antwoord

De Zuiderzeelijn en de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere maken beide onderdeel uit van het Programma Noordvleugel, waarover het kabinet in juni integrale besluiten neemt. In het programma wordt ingegaan op de gebiedsgewijze samenhang van de projecten, namelijk de stapeling van ruimtelijke opgaven in de Noordvleugel. Om de verstedelijkingsopgave in relatie met de economische dynamiek op de corridor te realiseren is uitbreiding en/of aanpassing van de verkeers- en vervoersinfrastructuur nodig. Daarnaast is in hetzelfde gebied ruimte nodig voor het realiseren van een groene- en een wateropgave. Voor een goed concurrerende Noordvleugel is het van belang dat zowel de bereikbaarheid per weg als per spoor op orde is. Dit neemt niet weg dat de verdere besluiten over de ZZL en de planstudie SAA relatief onafhankelijk van elkaar genomen kunnen worden. Uit de verrichtte onderzoeken blijkt dat de problemen zich in verschillende periodes voordoen: de bereikbaarheid over de weg is

op dit moment het grootste knelpunt en bovendien zal de wegbereikbaarheid op korte termijn sterk verslechteren. Voor het openbaar vervoer dienen de knelpunten zich op termijn (na 2010) aan.

Daarnaast blijken auto en openbaar vervoer ieder hun eigen markt te bedienen, waarbij uitwisseling tussen beide systemen over het algemeen gering blijkt te zijn. Investeren in het openbaar vervoer in de Noordvleugel betekent dus niet dat daarmee ook een substantiële bijdrage wordt geleverd aan het oplossen van de problemen op de weg. Als het om de concrete projecten Zuiderzeelijn en A6-A9 gaat is er slechts een geringe relatie. Er is in de Noordvleugel weinig tot geen sprake van substitutie van weg – en OV-gebruik. Investeren in het openbaar vervoer in de Noordvleugel betekent dus niet dat daarmee ook een substantiële bijdrage wordt geleverd aan het oplossen van de problemen op de weg.

Beslissingen over investeringen in de weg en in het openbaar vervoer kunnen in beginsel dus apart worden genomen, maar het kabinet geeft er de voorkeur aan te komen tot samenhangende besluitvorming in het kader van het Programma Noordvleugel, omdat de infrastructurele beslissingen dan in verband worden gebracht met de ruimtelijke keuzes.

#### **Vraag 9**

Aangegeven wordt dat ingezet gaat worden op het oplossen van regionale bereikbaarheidsknelpunten in het Noorden. In hoeverre staan deze projecten al opgenomen in het MIT?

#### **Antwoord**

In het kader van de Structuurvisie Zuiderzeelijn is het zogenaamde Hanzelijn-plus-plus pakket onderzocht. Een groot aantal van deze projecten bleek niet goed te scoren ten aanzien van zowel probleemoplossend vermogen als effectiviteit. Met betrekking tot het Noorden wil het kabinet investeren in kansrijke projecten t.b.v. een versterkte duurzame economische structuur. Het gaat hierbij om projecten die aanvullend zijn ten opzichte van lopende programma's (zoals bij voorbeeld het MIT) en die positief zullen bijdragen aan een versterkte duurzame economische structuur. De exacte wijze waarop het kabinet financieel zal bijdragen (waarbij onder andere ook wordt gekeken naar de mogelijkheden van (regionale mobiliteits)fondsen) zal t.b.v. de besluitvorming in juni in overleg met het Noorden nader worden uitgewerkt. Met het oog hierop hebben de Commissarissen van de Koningen van de provincies Groningen, Drenthe, Friesland en Flevoland namens het kabinet een uitnodigingsbrief voor nader overleg ontvangen.

#### **Vraag 10**

In het artikel 'Advies van drie raden over Zuiderzeelijn is eenzijdig' (Staatscourant nr.75 d.d. dinsdag 18 april 2006) wordt gesteld dat de adviesraden experts hebben geraadpleegd zonder dat deze de CPB studie 'New Economic Geography' en het rapport van Derks kenden. Is dit juist?

**Antwoord**

In voorbereiding op de expertmeeting die door de adviesraden is georganiseerd van 1 maart jl. is aan de - grotendeels wetenschappelijke - experts een startnotitie van het secretariaat van de raden toegestuurd, tezamen met de probleemstelling van de projectorganisatie Zuiderzeelijn. In de startnotitie staat de problematiek van het project uitgelegd en staan de vragen geformuleerd die de raden (de VROM-raad, de Raad voor het Landelijk Gebied en de Raad voor Verkeer en Waterstaat) op 1 maart met de experts wilden bespreken.

Bij de selectie van deskundigen is uitgegaan van hun actuele wetenschappelijke kennis van de problematiek van de Zuiderzeelijn. Daarbij mag worden verwacht dat de wetenschappers goed op de hoogte zijn van relevante literatuur, zoals de CPB-studie van mei 2005. Het onderzoek over de structurele bevolkingsdaling van Derks werd de dag voor de bijeenkomst openbaar (op 28 februari 2006) en was dus voor niemand eerder beschikbaar. Overigens hebben de raden, ook met hun eigen expertise op vele terreinen, hun visie en aanbevelingen niet enkel en alleen gestoeld op de uitkomsten van de bespreking met deze experts. Eigen onderzoek en gesprekken met vele anderen hebben de visie mede vorm gegeven.

**Vraag 11**

Is het waar dat als de OEI-richtlijnen zouden worden toegepast op de huidige spoorinfrastructuur, de uitkomst zou luiden dat deze infrastructuur gelijk buiten gebruik gesteld zou moeten worden? Geldt dit ook voor de het project Zuidas?

**Antwoord**

Deze vragen zijn op grond van de Kosten Baten Analyse (KBA) Zuiderzeelijn niet te beantwoorden. Een KBA (of een OEI) geeft maar een gedeelte van de informatie op basis waarvan een besluit genomen wordt.

Voor de Zuiderzeelijn is in eerste instantie gekeken in hoeverre de verbinding een oplossing was voor de geconstateerde problematiek. Geconstateerd is dat dit voor Noord-Nederland geheel niet en voor de Noordvleugel maar zeer beperkt het geval is. Daarnaast is uit de KBA gebleken dat alle integrale bereikbaarheidsalternatieven van de Zuiderzeelijn een negatief effect hebben voor de nationale welvaart (de kosten zijn veel hoger dan de baten).

De uitkomst van de KBA Zuiderzeelijn kan niet zonder meer geprojecteerd worden op andere projecten.

Voor het project Zuidas is eind 2003 door het CPB een kengetallen kosten-batenanalyse uitgevoerd. Geen van de onderzochte alternatieven vertoonde een batig saldo. Vanwege de unieke ligging en het unieke karakter van het Zuidasproject constateerde het CPB echter dat het mogelijk moet zijn een positief kosten-batenresultaat te realiseren. Momenteel voert het CPB een nadere analyse uit naar de kosten en baten van het project Zuidas. De resultaten van dit onderzoek zijn nog niet bekend. Zoals toegezegd worden deze aan uw Kamer voorgelegd ten behoeve van het overleg over Kabinetsbesluit over de oprichting van een Zuidas-dok-onderneming.

Voor diverse "gewone" spoorprojecten zijn in het verleden, onder andere bij de opstelling van het Tweede Tactische Pakket (TTP) in 1995, kosten-batenanalyses gemaakt die vergelijkbaar zijn met de OEI-systematiek. De projecten, die in het TTP zijn opgenomen en die inmiddels voor het overgrote deel gerealiseerd zijn, hadden een positief maatschappelijk rendement. Meer recent is in het kader van de studie "Benutten en Bouwen" een kosten-batenanalyse van projecten gemaakt gebaseerd op de OEI-richtlijnen. Over het algemeen zijn projecten, die op dit moment voor realisatie in aanmerking komen, kleiner en minder ambitieus van opzet. Het betreft veelal benuttingsmaatregelen die een concreet knelpunt op het spoorwegnetwerk oplossen. Zij hebben dan ook een positieve score.

De OEI-richtlijnen worden toegepast bij het opstellen van kosten-batenanalyses (KBA's) voor nieuwe (infrastructuur)projecten, niet op reeds gerealiseerde projecten. Indien dit wel zou gebeuren is sprake van geheel andere vergelijkingen van kosten en opbrengsten. De aanlegkosten zijn bijvoorbeeld al gemaakt en spelen dus geen rol meer in de afweging. Voor het overgrote deel van het spoorwegnetwerk kan daarom op voorhand gesteld worden dat toepassing van de OEI-richtlijnen op beheer en exploitatie een positief maatschappelijk rendement heeft; daarnaast zijn er nog andere maatschappelijke doeleinden om afgewogen te worden, voordat besluitvorming over buiten gebruikstelling van spoorweginfrastructuur kan plaatsvinden.

#### **Vraag 12**

Hoe kijkt het kabinet aan tegen de bereikbaarheidsproblematiek in de Noordvleugel in relatie tot het milieu?

#### **Antwoord**

Het kabinet heeft met een programmatische aanpak van de Noordvleugel gekozen voor een én-én-benadering, waarbij verstedelijking, bedrijvigheid, bereikbaarheid en groen-blauw in samenhang wordt gezien en integraal wordt afgewogen. Voor de afweging tussen bereikbaarheid en milieu betekent dit het volgende.

De Noordvleugel heeft te kampen met toenemende bereikbaarheidsproblemen. Deze manifesteren zich onder meer in de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere. Het oplossen van de bereikbaarheidsproblemen vormt een voorwaarde om de gewenste ontwikkelingen op het gebied van verstedelijking (zoals Almere, Haarlemmermeer) en bedrijvigheid (zoals Schiphol, Zuidas) mogelijk te maken. Deze oplossing moet echter gestalte krijgen in een zeer complexe omgeving, waarbij zowel sprake is van verstedelijkte gebieden (zoals Amsterdam-Zuidoost) als van waardevolle natuurgebieden (zoals Naardermeer). Een goede ruimtelijke inpassing, waarbij rekening wordt gehouden met de kwaliteit van de leefomgeving en natuur en milieu geldt dan ook als randvoorwaarde voor de oplossingen.

#### **Vraag 13**

De KBA speelt een cruciale rol in de verschillende afwegingen. Er is discussie over of de vraag of milieu- en leefbaarheidscomponenten op de correctie manier zijn verwerkt in de KBA. Is er overwogen om de KBA-systematiek als zodanig aan een second



opinion van het MNP te onderwerpen? Zo nee, waarom niet en bent u bereid dit alsnog te doen?

Antwoord

Ik vind het belangrijk dat milieu- en leefbaarheidsaspecten op goede wijze worden meegenomen in de afweging van infrastructuurprojecten. Een KBA vormt daarbij één van de hulpmiddelen. Andere zijn bijvoorbeeld Strategische Milieubeoordeling (SMB) en Milieueffectrapportage (MER).

Ik ben van mening dat milieu- en leefbaarheidsaspecten op correcte wijze in KBA's worden verwerkt, conform de OEI-leidraad die als algemeen geaccepteerde systematiek geldt. Bovendien is op de leidraad in december 2004 een aanvulling uitgebracht met betrekking tot de waardering van natuur, water en bodem. Ik onderken wel dat de systematiek om milieu- en leefbaarheidseffecten te kwantificeren en te moneteriseren op dit moment nog in ontwikkeling is. Het belang van deze aspecten komt overigens wel degelijk tot uitdrukking in de MER en de SMB, die als basis dient voor de in de KBA opgenomen gegevens over milieu en de kwaliteit van de leefomgeving.

Het laten uitvoeren van een second opinion op de KBA-systematiek als zodanig door het MNP lijkt mij op dit moment niet aan de orde.

#### **Vraag 14**

De Planstudie wegcapaciteit Almere – Schiphol, Zuiderzeelijn Noordvleugel en de netwerkstudie in het kader van de Nota Mobiliteit vinden nu separaat plaats. Over Zuiderzeelijn Noordvleugel wordt nu de structuurvisie voorgelegd voordat de netwerkstudie gereed is, voor planstudie wegcapaciteit Almere Schiphol geldt hetzelfde. Waarom vindt de besluitvorming over de concrete projecten niet in het kader van of na afloop van de netwerkstudie plaats? Hoe voorkomt u dat de projecten te veel op zich en onvoldoende in samenhang met de integrale ontwikkeling, en diverse mobiliteitsopties beoordeeld gaan worden?

Antwoord

Het Programma Noordvleugel vormt de kapstok voor de verschillende grote projecten in de Noordvleugel. Zowel Zuiderzeelijn als de Planstudie vallen binnen dit programma. In het structuurdocument dat in het kader van het programma is opgesteld worden nog geen keuzes gemaakt, maar wel de verbanden tussen de verschillende projecten aangegeven. Doelstelling van het programma is samenhangende besluitvorming en daarmee het voorkomen van het te veel op zich zelf beoordelen van de verschillende projecten.

De netwerkanalyse kijkt naar de bereikbaarheid van de Noordvleugel voor zover dit nog niet in kaart is gebracht. De analyse richt zich op een breed pakket van maatregelen, te weten prijsbeleid, mobiliteitsmanagement, optimalisatie van het openbaar vervoer, mogelijkheden van benutting, aanpassingen van bestaande infrastructuur en nieuwe infrastructuur. Voor het hoofdnet is dit al uitgezocht, maar voor het lokale en regionale deel nog niet. In die zin is de netwerkanalyse dus aanvullend op de andere projecten. Door projecten samen te brengen in het Programma Noordvleugel, het maken van een structuurdocument en het nemen van

integrale besluiten, wordt de samenhang tussen projecten geborgd en wordt voorkomen dat de projecten te veel op zichzelf worden beoordeeld.

In de probleemanalyse van de netwerkanalyse zal worden aangegeven hoe de in het programma centraal staande infrastructurele projecten aansluiten bij de in de Noordvleugel optredende bereikbaarheidsproblemen.

#### **Vraag 15**

Voor de uitbreiding wegcapaciteit Almere – Schiphol is sprake van een investering van rond de 4,5 miljard euro. Kunt u in kwalitatieve termen aangeven welke investeringen voor dat bedrag in het OV op dit tracé mogelijk zouden zijn en wat daar de effecten van zijn?

#### **Antwoord**

In de Structuurvisie Zuiderzeelijn zijn specifiek voor het traject Schiphol – Lelystad drie alternatieven onderzocht: een RER via de Hollandse Brug, een RER via het IJmeer en een magneetweefbaan via het IJmeer. De aanlegkosten van deze alternatieven variëren van €1,5 mld. tot € 3,9 mld.. Bovendien is de exploitatie negatief, wat betekent dat hiervoor een aanvullende overheidsbijdrage nodig zal zijn. Over deze alternatieven is o.a. geconcludeerd dat deze een behoorlijk probleemoplossend vermogen hebben voor de OV-bereikbaarheid van de Noordvleugel, maar dat sprake is van zeer beperkte kwantitatieve baten en een hoge benodigde overheidsbijdrage. Het probleemoplossend vermogen van deze alternatieven voor de wegbereikbaarheid is zeer beperkt.

In de Structuurvisie worden ook andere – mogelijk kosteneffectievere- mogelijkheden genoemd om de OV-problematiek in de Noordvleugel aan te pakken. Daarbij gaat het om bijvoorbeeld het alléén wegnemen van de belangrijkste OV-knelpunten in de Noordvleugel. Dit komt neer op een beperktere vergroting van de vervoerdiensten (in termen van snelheid en frequentie en ontsluiting van nieuwe gebieden) en bijbehorende infrastructuur dan in de voorgaande alinea beschreven alternatieven. Als indicatie is hierbij aangegeven een investeringsbedrag van 0,75 tot 1,25 mld. euro. De effecten hiervan zullen in een vervolgstudie worden onderzocht.

#### **Vraag 16**

In alle varianten van de Zuiderzeelijn Noordvleugel is verondersteld dat de wegcapaciteit tussen Almere en Schiphol is uitgebreid. Waarom is dit gedaan? Wat zouden de uitkomsten van de varianten zijn als er niet werd uitgegaan van uitbreidingen van de wegcapaciteit? Zijn deze gegevens alsnog aan de Kamer aan te leveren?

#### **Antwoord**

Er is uitgegaan van wegbuitbreiding in de Noordvleugel, omdat deze wegbuitbreiding onderdeel uitmaakt van de Nota Mobiliteit en hiervoor nu een planstudie wordt uitgevoerd. Hoewel besluitvorming over deze wegbuitbreiding vanzelfsprekend nog moet plaatsvinden, is het in lange termijn studies als de Structuurvisie Zuiderzeelijn

(2020, 2030) gebruikelijk om uit te gaan van uitvoering van vigerend beleid. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om de projecten die een status van planstudie hebben. Dit is van toepassing op bedoelde wegbreiding.

Er is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd voor het niet uitvoeren van de wegbreiding. De invloed op het treinverkeer blijkt beperkt. Het niet beschikbaar hebben van capaciteitsuitbreiding op de weg leidt in de referentiesituatie voor de trein tot 0,1% meer verplaatsingen in de Zuiderzeelijncorridor.

Over de gevoeligheidsanalyse is uitgebreider gerapporteerd in de bijlage rapporten: "Kosten-batenanalyse OV alternatieven" (zie pagina 69 tot 70) en "Verkeer en vervoerstudie". Deze rapportages zijn via [www.zuiderzeelijn.nl](http://www.zuiderzeelijn.nl) beschikbaar.

#### **Vraag 17**

Met welke prijsverhoging voor het OV is gerekend? Is dat net als bij de MIT-verkenning Almere – Schiphol uit 2004 met een netto prijsverhoging van 1 procent per jaar?

Antwoord

Ja, de prijsverhoging voor het OV waarmee is gerekend in de structuurvisie is vergelijkbaar met de MIT-verkenning en ook met de Nota Mobiliteit.

#### **Vraag 18**

Met welke varianten van de kilometerheffing is gerekend? Hoe hoog is het bedrag voor welke autotypes, op welke weg voor welk tijdstip? Is ook gerekend met een aanvullende regionale heffing? Is er uitgegaan van landelijke invoering?

Antwoord

In de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere is een Nulplusalternatief onderzocht, waarbij uitgegaan wordt van een landelijke invoering van prijsbeleid zonder additionele uitbreiding van de weginfrastructuur. Het prijsbeleid is daarbij ingevuld conform een door de Commissie Nouwen uitgewerkte variant, die ook is gebruikt voor de in het kader van de Nota Mobiliteit uitgevoerde berekeningen:

- afschaffing van een deel van de vaste autokosten (MRB en ¼ BPM);
- een basisheffing (kilometerheffing) van 3,4 ct./km voor al het verkeer over de gehele dag;
- een heffing per kilometer in de ochtendspits en avondspits van 14,4 ct./km. (3,4 + 11 cent) op alle wegen vanaf 70 km/u, op die locaties waar zonder deze heffing sprake is van files (congestieheffing).

Er is geen onderscheid gemaakt naar autotypes en er is ook niet uitgegaan van een aanvullende regionale heffing. Wel is een variant doorgerekend die uitgaat van de helft van de bovengenoemde heffingen. Tenslotte zijn gevoeligheidsanalyses uitgevoerd naar het effect van beprijzen in combinatie met de uitbreiding van de weginfrastructuur (beprijzen na bouwen) en naar de aanleg van een openbaar vervoerverbinding door het IJmeer, gecombineerd met een weg waarvoor tol moet worden betaald.

In de Structuurvisie Zuiderzeelijn zijn alle berekeningen in eerste instantie uitgevoerd zonder landelijke invoering van prijsbeleid (geen kilometerheffing), omdat nog onzeker is hoe het prijsbeleid zal worden vormgegeven. Om de effecten van invoering van prijsbeleid wel zichtbaar te maken zijn gevoeligheidsanalyses uitgevoerd. Hiervoor is gerekend met dezelfde variant van prijsbeleid, waarmee in de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere is gerekend. De invloed van invoering van prijsbeleid op het treinverkeer blijkt beperkt te zijn.

**Vraag 19**

Is er voor het tracé Almere – Groningen verondersteld dat er sprake is van uitbreiding van relevante wegcapaciteit? Zo ja, welke?

**Antwoord**

Ja, uitgegaan is van het vigerend beleid. In bijlage 2 is weergegeven welke projecten binnen de planperiode van de Zuiderzeelijn daarbij als gerealiseerd zijn verondersteld.

**Vraag 20**

Varianten met een rijsnelheid voor de trein van 160 km/u zijn al snel afgevallen vanwege de "ongunstige kosten/baten verhouding". Kunt u dit onderbouwen? Welke studies liggen daaraan ten grondslag?

**Antwoord**

In eerste instantie is in het kader van de structuurvisie, conform de motie Hofstra (nr. 15, d.d. 1 juli 2004, t.a.v. Kamerstuk 27658), door het ministerie onderzoek gedaan naar het verhogen van de snelheid op het bestaande spoor (Hanzelijn-plus) naar 160 en 200 km/u. Op basis van eerder onderzoek was aangenomen dat voor een snelheid van 160 km/u slechts een beperkt aantal maatregelen, niet meer dan een aantal boogafsnijdingen, nodig zou zijn. Gebleken is echter dat ook bij deze snelheid al aanzienlijke aanpassingen aan de spoorbaan nodig zijn. Dit brengt extra kosten met zich mee en maakt dat de ontwerpvoorschriften (OVS) van toepassing zijn. De OVS leiden er o.a. toe dat alle overwegen ongelijkvloers moeten worden (dat zijn er meer dan 100), de sporen verder uit elkaar moeten worden gelegd en kunstwerken moeten worden aangepast. In relatie tot de hoge kosten kan er bij de HZL+ 160 slechts een beperkte reistijdwinst worden geboekt (minder dan 10 minuten). Reistijdwinst is de belangrijkste batenpost in de kosten-batenanalyse. Het 160 km/u alternatief is daarom door het ministerie niet verder in volledige uitwerking genomen. Wel is, eveneens conform motie Hofstra, een 200 km/u alternatief uitgewerkt, omdat hier meer reistijdwinst kan worden geboekt.

**Vraag 21**

Hoe beoordeelt u de varianten voor het tracé Zwolle – Groningen die de NS in het plan NoordLink voorstelt, alle bij een maximum snelheid van 160 km/u? Deelt u de analyse van de kosten van de NS (graag aangeven per variant), en de reistijdwinst (ook graag aangeven per variant?).

**Antwoord**

De NoordLink-rapportage van NS is in het kader van de marktverkenning bij de Structuurvisie Zuiderzeelijn tot stand gekomen. De marktverkenning had als doel om de Zuiderzeelijn-alternatieven vanuit het perspectief van de markt te optimaliseren. NS heeft zich tijdens de marktverkenning met name gericht op (het optimaliseren van) de Hanzelijn+. Voor dit alternatief heeft NS over de gehele lengte van de lijn mogelijke infrastructurele maatregelen in beeld gebracht, inclusief de theoretische reistijdwinst die daarmee in de ogen van NS te behalen is. NS heeft inzicht gehad in het ontwerp van de Hanzelijn+ dat door het Ministerie is opgesteld. Op basis daarvan heeft NS haar infrastructurele aanpassingen vormgegeven. De reden dat NS lager uitkomt dan het ministerie is met name omdat NS uitgaat van een andere interpretatie van de Ontwerpvoorschriften voor het spoor en overwegend soepeler omgaat met een aantal van de normen dat daarin wordt gesteld. Een voorbeeld hiervan is om in plaats van het opheffen van alle overwegen conform de OVS-norm, deze overwegen aan te passen, zodanig dat het veiligheidsniveau volgens NS niet achteruit gaat. In de praktijk blijkt echter vaak dat veiligheidsaspecten in een later stadium toch gehonoreerd worden. Als in de toekomst de huidige interpretatie van de normen van NS niet houdbaar blijkt, kan dit leiden tot kostenoverschrijdingen ten opzichte van de huidige raming van NS voor de HZL+ 160. Dit lijkt vanuit de TCI gedachte niet bepaald gewenst.

Ook de theoretische reistijdwinst zoals door NS aangegeven wordt door het ministerie haalbaar geacht. Theoretische reistijdwinst is reistijdwinst die gebaseerd is op een versnelling puur als gevolg van het uitvoeren van een infrastructurele maatregel en is niet een reistijdwinst waaraan een dienstregeling ten grondslag ligt (dit is in de structuurvisie gepresenteerde alternatieven wel het geval). De theoretische reistijdwinst van NS is dan ook niet zonder meer vergelijkbaar met de reistijdwinst die in de structuurvisie Zuiderzeelijn en de onderliggende rapporten wordt gepresenteerd. De uitwerking van NS kan leiden tot substantieel lagere aanlegkosten en lijkt om die reden mogelijk interessant. Echter, er zijn in het licht van TCI-aanbevelingen grote kanttekeningen bij te plaatsen. Bovendien heeft de beoordeling van dit alternatief op hoofdlijnen tot dezelfde conclusies geleid als de beoordeling van de andere integrale Zuiderzeelijn alternatieven (waaronder een Hanzelijn+ alternatief met 200 km/u), namelijk:

- er is sprake van een beperkt probleemoplossend vermogen voor Noord-Nederland;
- de kosten blijven, ondanks de forse optimalisatie, groter dan de baten.

**Vraag 22**

Hoe beoordeelt u de verschillende varianten voor het tracé Zwolle –Leeuwarden die de NS voorstelt in het plan NoordLink, alle bij een maximum snelheid van 160 km/u? Deelt u de analyse van de kosten van de NS (graag aangeven per variant), en de reistijdwinst (ook graag aangeven per variant?).

**Antwoord**

Zie antwoord op vraag 21.

**Vraag 23**

Hoe beoordeelt u in algemene zin de voorstellen van de NS voor de Noordvleugel (NoordLink)? Acht u een dergelijke intensieve treindienst technisch haalbaar met de voorgestelde infrastructurele aanpassingen?

**Antwoord**

In het beleidsvoornemen is het volgende opgenomen: 'Het Kabinet gaat in een vervolgtraject de mogelijkheden onderzoeken om op kosteneffectieve wijze het openbaar vervoer op de corridor Schiphol – Amsterdam – Almere te verbeteren.' De voorstellen van de NS voor de Noordvleugel lijken interessant en bieden mogelijk perspectief en zullen in een nadere uitwerking van de OV-oplossingen voor de Noordvleugel worden meegenomen. De vraag of het voorstel van NS van een dergelijke intensieve treindienst technisch haalbaar is met de voorgestelde infrastructurele aanpassingen zal ook in die nadere uitwerking een plaats krijgen.

**Vraag 24**

Hoe beoordeelt u de verschillende varianten voor het tracé Schiphol–Zwolle die de NS voorstelt in het plan NoordLink, alle bij een max snelheid van 160 km/u? Deelt u de analyse van de kosten van de NS (graag aangeven per variant), en de reistijdwinst (ook graag aangeven per variant?). Wat is u oordeel over extra spoor dat afsnijdt langs de A1 bij Weesp?

**Antwoord**

Zie antwoord op vraag 21 en 23.

Daarnaast zullen de voorstellen die NS in haar plan heeft opgenomen voor het tracé Schiphol - Almere, waaronder ook het extra spoor dat afsnijdt langs de A1 bij Weesp, bij de vervolgstudie voor de OV-problematiek in de Noordvleugel worden meegenomen.

**Vraag 25**

Tot en met juni 2006 gaat u in nader overleg met als doel te komen tot nadere voorstellen, bijvoorbeeld ten aanzien van investeringen in het Noorden en ook de Superbus wordt genoemd. Is het met het oog op dat nader ontwerp niet veel logischer om als dit is afgerond het pakket (in dat geval met nieuwe investeringen in het Noorden, bereikbaarheidsalternatief Almere en eventuele Superbus) voor te leggen voor inspraak?

**Antwoord**

Op basis van alle onderzoeken die t.b.v. de Structuurvisie Zuiderzeelijn zijn uitgevoerd heeft het kabinet een beleidsvoornemen uitgesproken. De Structuurvisie, inclusief het beleidsvoornemen (waarin het kabinet enerzijds aangeeft met Zuiderzeelijn te willen stoppen en anderzijds met gerichte kansrijke projecten wil investeren in beide gebieden, en een R&D-traject voor de Superbus (zie ook vraag 28) wil opstarten), ligt op dit moment ter inzage. Het kabinet zou graag samen met het Noorden de transitie- en regionale bereikbaarheidsmaatregelen verder willen uitwerken. Een uitnodiging

voor dit traject is aan de betrokken provinciale besturen gestuurd. Tevens worden in overleg met de betrokken decentrale overheden de OV-maatregelen in de Noordvleugel verder uitgewerkt.

Het kabinet wil bij het definitieve kabinetsbesluit ook de mening van burgers en andere belanghebbende betrekken over de inrichting van de voorgenomen investeringsprogramma's voor het Noorden en de OV-varianten voor de Noordvleugel (waar onder een eventuele IJmeerverbinding en het eventueel doortrekken van de HSL-shuttles).

De resultaten van zowel de inspraak als het overleg worden meegenomen in het definitieve kabinetsbesluit eind juni.

Als na deze besluitvorming in het kader van de Structuurvisie Zuiderzeelijn verdere uitwerking plaatsvindt, kennen deze trajecten (bijvoorbeeld planstudies) ook weer een eigen procedure met eventueel inspraak.

#### **Vraag 26**

In het persbericht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat over het boek "Krachtenfusie in de inrichting van Nederland" staat dat een tweetal pilots zal worden gestart: Noordvleugel en Ruimte voor de Rivier. Overweegt u ook de plannen voor het Noorden die in de komende drie maanden zullen worden ontwikkeld als pilot met deze methodiek te behandelen?

#### **Antwoord**

De algemene methodiek uit het boek 'Krachtenfusie in de inrichting van Nederland' is in principe toepasbaar voor alle inrichtingsvraagstukken, dus ook die van het Noorden. Het boek bevat daartoe handreikingen voor de partijen (publiek en privaat), die bij planvorming en besluitvorming zijn betrokken.

De pilots zullen echter worden gestart voor onderdelen uit het Programma Noordvleugel en Ruimte voor de Rivier. De reden hiervoor is dat in het Programma Noordvleugel en in Ruimte voor de Rivier projecten aanwezig zijn, die reeds zodanig concreet zijn, dat het leereffect maximaal zal zijn.

#### **Vraag 27**

Hoe verhoudt het voornemen nog vóór de zomer met een besluit te komen ten aanzien van de Noordvleugel zich met het feit dat de Milieueffectrapportage A6/A9 dan nog niet is afgerond?

#### **Antwoord**

De Trajectnota/MER voor de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere wordt uitgevoerd in twee fasen.

In de eerste fase, die thans aan de orde is, is onderzoek gedaan naar de effecten van de verschillende alternatieven op hoofdlijnen. Doel daarvan is om een keuze tussen de hoofdalternatieven mogelijk te maken. Deze keuze maakt onderdeel uit van de integrale besluitvorming door het kabinet over het programma Noordvleugel. Om de keuze te faciliteren zijn een Alternatieven- en Variantennota en een

Consultatiedocument opgesteld. In deze fase is alle informatie voor het centrale deel van de planstudie aanwezig.

In de tweede fase vindt een verdere uitwerking plaats van het in de eerste fase gekozen alternatief (of alternatieven) in verschillende varianten (met bijvoorbeeld verschillende inpassingsmaatregelen). Dit moet resulteren in de keuze voor een concrete variant voor de aanpak van de problematiek. Om deze keuze te faciliteren zal in deze fase de formele Trajectnota/MER worden opgesteld. Voor deze MER zal de relevante informatie uit de Alternatieven- en Variantennota worden uitgewerkt en aangevuld.

### **Vraag 28**

Deelt het kabinet de visie dat uit de onderzochte integrale alternatieven in de structuurvisie, de Superbus relatief het beste scoort en dat een uitwerking van de meest effectieve aanpak van de OV-bereikbaarheid in de Noordvleugel dient plaats te vinden?

#### **Antwoord**

Het kabinet onderschrijft dat OV-bereikbaarheid in de Noordvleugel door middel van kosteneffectieve maatregelen moet verbeteren.

Voor de Superbus geldt dat hierover uit alle onderzoeken een relatief positief beeld naar voren komt. Aangezien het kabinet de Superbus als innovatief concept voor toekomstig openbaar vervoer in Nederland en als mogelijk exportproduct ziet, wil het kabinet investeren in een Research & Development traject voor de verdere ontwikkeling hiervan in Nederland. Het ministerie van VenW fungeert als aanspreekpunt hiervoor. Het concept is echter op dit moment nog onvoldoende ontwikkeld om in concrete planprocessen meegenomen te worden. Daarom moet eerst een gedegen R&D traject plaatsvinden om te bepalen in hoeverre het concept levensvatbaar is.

### **Vraag 29**

Waar voor de investering in de Zuiderzeelijn nog de investeringsverhouding € 2,73 miljard rijksbijdrage en € 1 miljard regiobijdrage wordt gehanteerd is in het besluit opgenomen dat de regio nu een evenredige bijdrage (gesproken wordt over een verhouding 1:1) moet investeren in het transitiepakket dat het kabinet voorstelt. Waarop is deze verhouding gebaseerd? Gaat deze verhouding ook voor andere regionale projecten dienen? Bestaat er binnen de regio draagvlak om de projecten op deze manier te financieren en zijn hiervoor al toezeggingen gedaan?

#### **Antwoord**

In het voorgenomen besluit wordt voor het transitiealternatief inderdaad gesproken over een evenredige bijdrage van de regio. Ik realiseer mij, dat het woordje 'evenredig' kan worden uitgelegd als een soort fifty-fifty verhouding tussen rijk en regio. Dit is niet mijn bedoeling. In het algemeen is het zo dat initiatiefnemers voor projecten in het kader van het transitiealternatief regionale overheden, kennisinstellingen en/of bedrijven zullen zijn. Het is normaal gebruik, dat de indieners van projectvoorstellen in



hun businesscase ook de eigen financiële bijdrage aangeven. Ik ga ervan uit, dat een substantiële eigen bijdrage, in evenredigheid met het eigen belang, wordt ingevuld. Ook over dit punt kan het door het kabinet gewenste overleg met het Noorden duidelijkheid verschaffen.

Om het draagvlak voor een regionale bijdrage te achterhalen is het Noorden uitgenodigd om in overleg te treden met het kabinet nader uit te werken hoe rijk en regio effectief kunnen bijdragen aan het duurzaam versterken van de economische structuur. De resultaten van dit overleg zijn bedoeld als input voor het definitieve besluit van het kabinet in juni. In het algemeen is het zo dat initiatiefnemers voor projecten in het kader van het transitiealternatief overheden of bedrijven zullen zijn en dat deze daarvoor business cases maken ten behoeve van investeringen.

**Vraag 30**

Kan aangegeven worden hoeveel geld de Rijksoverheid beschikbaar heeft voor het transitiepakket t.b.v. het Noorden?

**Antwoord**

De bepaling van de hoeveelheid geld voor het Noorden is als eerste gerelateerd aan de uitkomsten van het overleg met de noordelijke bestuurders. Daarnaast is een medebepalende factor de nadere uitwerking van de OV-problematiek in de Noordvleugel. Het is daarbij de intentie om gelijktijdig over beide delen te besluiten.

**Vraag 31**

Over het oplossen van regionale bereikbaarheidsknelpunten in Noord-Nederland wordt aangegeven dat deze buiten het voorgestelde transitiepakket vallen en dat de minister van Verkeer en Waterstaat nader zal uitwerken welke regionale bereikbaarheidsknelpunten zullen worden aangepakt en op welke wijze daaraan door het rijk concreet invulling zal worden gegeven. Betekent dit dat de voor het Noorden gereserveerde € 2,73 miljard niet voor het Noorden zal worden ingezet?

**Antwoord**

Zoals ook in de Nota Ruimte is aangegeven is de € 2,73 mld. bestemd voor de Zuiderzeelijn, die doelen voor zowel het Noorden als de Noordvleugel zou moeten dienen (zie ook vraag 2). Het oplossen van regionale bereikbaarheidsknelpunten in het Noorden is dus een van de mogelijke bestemmingen van (een deel van) de gereserveerde € 2,73 miljard. Hoeveel geld hiervoor beschikbaar wordt gesteld zal bij de besluitvorming in juni worden bepaald op basis van de in vraag 29 genoemde elementen.

**Vraag 32**

Het kabinet ziet de Superbus als innovatief concept voor toekomstig openbaar vervoer in Nederland en als exportproduct. Gaat het kabinet investeren in een R&D-traject ten behoeve van dit concept in Nederland? Wordt dit een R&D traject dat los staat van eerdere subsidietoekenning vanuit het Rijk en los van de Zuiderzeelijn? Kan hiervoor in juni al een besluit worden genomen?

**Antwoord**

Het kabinet wil investeren in een R&D-traject ten behoeve van de verdere ontwikkeling van dit concept in Nederland. Dit traject staat los van de eerdere subsidietoekenning vanuit het rijk en los van de besluitvorming over de Zuiderzeelijn. De exacte uitlijning van het R&D-traject zal plaatsvinden in juni 2006 (in termen van onderzoeksprogramma, organisatie en gereserveerde bijdrage). Het ministerie van VenW fungeert als aanspreekpunt hiervoor.

**Vraag 33**

De NS heeft een HZL+ variant (NoordLink) met 160 km/u gepresenteerd. Deze variant wordt op pagina 63 van de Structuurvisie aantrekkelijk genoemd. Een marktverkenning van deze variant schetst dat een tijdwinst mogelijk zou kunnen zijn van 20-30 minuten, afhankelijk van de modules die uitgevoerd worden.

Kan aangegeven worden waarom deze variant in de structuurvisie niet nader is uitgewerkt?

Bent u bereid dit alternatief alsnog nader uit te werken en omwille van vergelijkbaarheid modulair in de MKBA-analyse op te nemen?

**Antwoord**

In eerste instantie is, conform de motie Hofstra, door het ministerie onderzoek gedaan naar het verhogen van de snelheid naar 160 en 200 km/u. Op basis van eerder onderzoek was aangenomen dat voor een snelheid van 160 km/u slechts een beperkt aantal maatregelen, niet meer dan een aantal boogafsnijdingen, nodig zou zijn. Gebleken is dat ook bij deze snelheid al aanzienlijke aanpassingen aan de spoorbaan nodig zijn. In relatie tot het hoge te investeren bedrag wordt er voor de HZL+ 160 slechts een beperkte reistijdwinst geboekt (minder dan 10 minuten). Het 160 km/u alternatief is daarom door het ministerie niet verder uitgewerkt. Wel is, eveneens conform motie Hofstra, een 200 km/u alternatief met een grotere reistijdwinst uitgewerkt en volledig opgenomen in de kosten-batenanalyse. De reistijdwinsten van beide genoemde varianten zijn bepaald op basis van een bedieningsconcept waar een reële dienstregeling in het jaar 2020 aan ten grondslag ligt. Het HZL+ alternatief met 160 km/u dat door de NS is uitgewerkt in het kader van de marktverkenning (zie vraag 21) is niet berekend op basis van een reëel bedieningsconcept. Het gaat hierbij dus om een theoretische inschatting van de reistijdwinst. Het voorstel van de NS is onder andere beoordeeld aan de hand van de inzichten die de uitgevoerde kosten-batenanalyse voor de andere alternatieven heeft opgeleverd. Het onderdeel dat als aantrekkelijk is aangemerkt betreft het Noordvleugel-deel van de NS-variant. Dat deel zal in de vervolgstudie OV Noordvleugel worden meegenomen. Omdat ook voor het HZL+ 160 alternatief geldt dat de kosten substantieel hoger zijn dan de baten en het probleemoplossend vermogen voor Noord-Nederland beperkt is, acht ik het niet zinvol dit alternatief verder uit te werken in de kosten-batenanalyse.

**Vraag 34**

De structuurvisie constateert capaciteitsproblemen op weg en spoor op de corridor Schiphol-Almere. Op pag. 64 van de structuurvisie wordt een oplossing genoemd die een combinatie is van het Stroomlijnalternatief met een bundeling met een spoortracé-

afsnijding tussen Gaasperdam en Hollandse brug langs de A1 waarbij de infrabundel gebruikt maakt van een gezamenlijk aquaduct bij de Vecht.  
Bent u bereid dit alternatief uit te werken en te betrekken bij de besluitvorming over de Noordvleugel-projecten?

Antwoord

Het kabinet heeft in de besluitvorming over de Zuiderzeelijn aangegeven de mogelijkheden te zullen onderzoeken om op kosteneffectieve wijze het openbaar vervoer op de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere te verbeteren. De door de NS naar voren gebrachte spoorafsnijding tussen Gaasperdam en de Hollandse Brug langs de A1 vormt daarbij één van de mogelijke varianten. In hoeverre daarbij een combinatie aan de orde is met het Stroomlijnalternatief is afhankelijk van besluitvorming door het kabinet over de verschillende in de planstudie onderzochte alternatieven. Dit betekent dat een eventuele uitwerking van de combinatie van spoorafsnijding en Stroomlijnalternatief pas in de tweede fase van de Trajectnota/MER (planstudie) aan de orde zou zijn.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs

**Bijlage 1 Overzicht besluitvorming Zuiderzeelijn**

Wanneer	Door wie	Document	Wat
1998	Kabinet	- Verslag Algemeen Overleg 16-4-1998, kamerstuk 25017, nr. 9 - Regeerakkoord	Naar aanleiding van aanbeveling van Commissie Langman om de mogelijkheden van een snelle verbinding tussen de Randstad en het Noorden te verkennen wordt Zuiderzeelijn in 1998 opgenomen in het Langmanakkoord tussen kabinet en het Noorden: afspraak is om het project op te nemen in het NVVP en te streven naar realisatie van het project voor 2010. Deze afspraak wordt ook opgenomen in het regeerakkoord van 1998. In maart 2000 werden de Verkenningen gestart.
Maart 2001	Kabinet	- Kamerbrief 23-03-2001, kenmerk U208802	Op 23 maart 2001 besloot het kabinet op basis van de verkenning Zuiderzeelijn (deel I), een breed proces in te zetten gericht op het in beeld brengen van aanvullende informatie (verkenning Zuiderzeelijn deel II) en het nemen van een besluit met breed draagvlak.
Eind 2001	Kabinet	- Kamerbrief 21-12-2001, kenmerk U.01.03095	Het kabinet reserveert op basis van de Verkenningen (deel I en II) een taakstellend bedrag van € 2,73 mld. voor de Zuiderzeelijn. De planstudie kan worden gestart nadat met de regio afspraken zijn gemaakt over hun medeverantwoordelijkheid en medefinanciering.
Feb. 2002	Tweede Kamer	- verslag Algemeen Overleg 27-02-2002	In het Algemeen Overleg van 27 februari 2002 geven alle partijen (behalve Groen Links) aan het kabinetbesluit te steunen.
Feb. 2002	Kabinet	- Intentieverklaring 13-02-2002	De minister van VenW tekent namens het kabinet een intentieverklaring met Noord-Nederland om te komen tot afspraken over samenwerking rond het project Zuiderzeelijn.
Medio 2002	Kabinet	- Kamerbrief 11-06-2002, kenmerk - Kamerbrief 12-07-2002, kenmerk U.02.02298	De minister informeert de Tweede Kamer over het behaalde onderhandelingsresultaat met Noord-Nederland inzake de concept-Samenwerkingsovereenkomst. Alle Gemeenteraden en Provinciale staten stemmen vervolgens in met overeenkomst m.u.v. Almere (stemt in dec. 2002 alsnog in). De Samenwerkingsovereenkomst wordt niet gesloten omdat het kabinet valt voordat het een besluit hierover genomen heeft.
Medio 2002	Kabinet	- Strategisch Akkoord	De Zuiderzeelijn, inclusief maximale financiële reservering wordt opgenomen in het Strategisch Akkoord van Balkenende I.
Sept. 2002	Kabinet + TK	- verslag algemeen overleg 12-09-2002	In een algemeen overleg met TK op 12 september 2002 liet minister De Boer weten dat zijn visie op en aanpak van het project Zuiderzeelijn in lijn was met het kabinetbesluit van 21 december 2001. Alle partijen spraken uit voorstander te zijn van een snellere verbinding. De voorkeur voor Zuiderzeelijn-alternatieven verschilt tussen partijen. Groen Links en LPF zijn geen voorstander van een MZB.
Dec. 2002	Kabinet	- Kamerbrief 20-12-2002, kenmerk U.02.04047 - Brief aan Regionale	Het kabinet laat aan de regio en aan de Tweede Kamer weten verdere besluitvorming over de Zuiderzeelijn over te laten aan het volgende kabinet vanwege de economische situatie en het feit dat het kabinet demissionair is.

Wanneer	Door wie	Document	Wat
		Stuurgroep (SNN+), 16-12-2002	
April 2004	Kabinet	- Nota Ruimte deel 3	In 2004 besluitvorming over Zuiderzeelijn in het kader van de Nota Ruimte, waarin voor de Zuiderzeelijn het kabinetsbesluit van december 2001 werd herbevestigd.
Juni 2004	Kabinet	- Kamerbrief, 8-06-2006, kenmerk U.04.00439	Kabinet stemt in met concept-Samenwerkingsovereenkomst over de Zuiderzeelijn, gevolgd door positieve hernieuwde besluitvorming in Gemeenteraden en Provinciale Staten in het Noorden.
Juni 2004	Tweede Kamer	- Motie	De TK neemt de motie van mw. Dijkema aan dat voor de Zuiderzeelijn geen onomkeerbare stappen mogen worden gezet in afwachting van de bevinding van de TCI.
Dec. 2004		TCI Rapport	Ten aanzien van de Zuiderzeelijn concludeert de TCI o.a.: "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." Daarnaast merkt de TCI het volgende op: "thans rest nog de vraag of de Zuiderzeelijn, gegeven het beschikbare onderzoeksmateriaal en het ICES advies uit 2002, veelbelovend genoeg is om een voorbereidingsbudget ter beschikking te stellen voor de uitwerking in een structuurvisie".
Maart 2005	Tweede Kamer	- Verslag debat TK en TCI 3 en 4 maart 2005	Op 3 en 4 maart 2005 heeft een debat plaatsgevonden tussen Tweede Kamer en TCI over de eindresultaten en aanbevelingen van de TCI. Met betrekking tot de Zuiderzeelijn is in hoofdlijnen de conclusie van de Tweede Kamer dat het toetskader op de Zuiderzeelijn van toepassing is en dat, om een besluit te kunnen nemen over het vervolg, een structuurvisie moet worden opgesteld op basis waarvan een nut en noodzaakdiscussie wordt gevoerd.
Maart 2005	Kabinet	- Kamerbrief, 22-03-2005, kenmerk VenW/DBS/1600 - TCI debat	Op 22 maart heeft het kabinet in een brief aan de Tweede Kamer haar reactie gegeven op de aanbevelingen en bevindingen van de TCI. Het kabinet onderschrijft dat het toetskader op de Zuiderzeelijn van toepassing is en geeft aan de procedure van het project daarom aan te passen. Het kabinet zal conform het voorstel van de TCI een structuurvisie opstellen om een besluit over nut en noodzaak te kunnen nemen.
Juni 2005		TCI debat	Op 7 en 8 juni j.l. vond het debat plaats tussen Kabinet en TK over de aanbevelingen van de TCI. Tijdens dit debat kwam het project Zuiderzeelijn uitgebreid aan de orde. Door de meeste partijen werd aangegeven dat er haast gemaakt moet worden met de besluitvorming over de Zuiderzeelijn. Het opstellen van een Structuurvisie is prima, maar

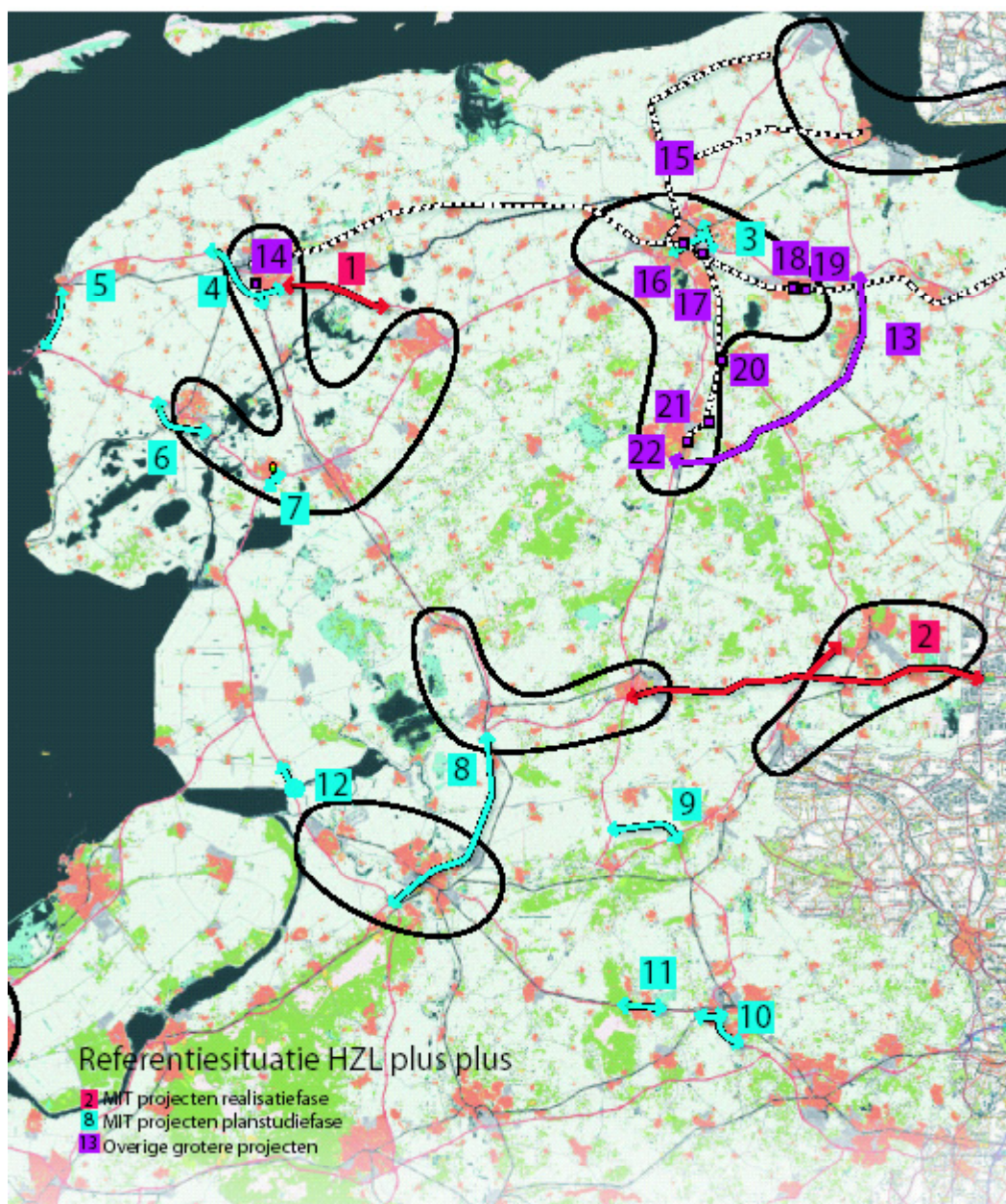
Wanneer	Door wie	Document	Wat
			<p>mag niet teveel tijd kosten, dit met het oog op duidelijkheid t.b.v. de regio's. Afgesproken werd de resultaten van de (ontwerp) Structuurvisie op 1 april 2006 aan de Tweede Kamer te sturen, waarna inspraak volgt.</p> <p>Door PvdA en VVD werd een Hanzelijn-plus alternatief voorgesteld, bestaande uit: een opwaardering van de Hanzelijn (Hanzelijn-plus) met daaraan toegevoegd een pakket met extra regionale projecten voor het Noorden én een deel van het geld bestemd voor de problematiek Noordvleugel. Toegezegd is deze zgn. HZL++ als alternatief in de Structuurvisie uit te werken.</p> <p>De minister zegde tenslotte toe het plan van aanpak voor de Structuurvisie op korte termijn aan de Tweede Kamer te sturen zodat hierover nog voor het zomerreces overleg met de Kamer kon worden gevoerd.</p>
Juni 2005	Kabinet + TK	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kamerbrief 17-06-2005, kenmerk DGP/Zuiderzeelijn U.05.00213</li> <li>- verslag algemeen overleg 29-06-2005</li> </ul>	<p>Kabinet stelt het plan van aanpak voor de Structuurvisie met instemming van de regio's vast en legt deze voor aan de Tweede Kamer. De Tweede Kamer stemt in met de voorgestelde werkwijze. Met de regio zal worden samengewerkt, maar de verantwoordelijkheid voor de Structuurvisie ligt bij het rijk.</p> <p>Op 29 juni j.l. heeft de Tweede Kamer tijdens een Algemeen Overleg ingestemd met het plan van aanpak Structuurvisie Zuiderzeelijn. Er werd waardering uitgesproken voor het plan van aanpak dat zoveel mogelijk TCI-proof is. Door onder meer CDA, PvdA en SP werd aandacht gegeven aan de Superbus van dhr. Ockels als mogelijk alternatief. Geconcludeerd werd dat deze pas als volwaardig alternatief wordt meegenomen als het zich in de eerste periode 'bewezen' heeft. De LPF gaf in overweging dat het Noorden en de Noordvleugel verschillende problemen kennen en dus ook verschillende oplossingen kunnen hebben. Faseringsvarianten worden in dat kader ook bekeken. De SP adviseerde tenslotte om ruimhartig in de uitwerking te zijn en de schijn van vooropgestelde keuzes te vermijden.</p>
Medio 2005	Kabinet	- Nota Ruimte, deel 3A	Tekst in Nota Ruimte over Zuiderzeelijn wordt aangepast op basis van nieuwe procedure.
Sept. 2005	Kabinet	- Begroting en MIT-projectenboek	De financiële reservering van voor een Zuiderzeelijn blijft gehandhaafd, maar er wordt een aangepaste procedure doorlopen.
Najaar 2005	Kabinet	- Nota Mobiliteit	Voor Zuiderzeelijn wordt in de Nota Mobiliteit een ruimtelijke reservering opgenomen. In de Nota wordt verder aangegeven dat voor het project een Structuurvisie wordt opgesteld op basis waarvan discussie en vervolgens besluitvorming over nut en noodzaak kan plaatsvinden.

Zuiderzeelijn in MIT en begroting:

- in het MIT 1999 staat Zuiderzeelijn genoemd in relatie tot de Hanzelijn. Verkenning Zuiderzeelijn eind 1999 gereed.
- MIT 2000 verkenning Zuiderzeelijn wordt voorafgegaan door keuzenotitie Hanzelijn en Zuiderzeelijn. Verkenning Zuiderzeelijn in 2000 gereed.
- MIT 2001 Zuiderzeelijn opgenomen als eigenstandige project, zonder koppeling Hanzelijn
- MIT 2002 Zuiderzeelijn opgenomen in MIT verkenningenprogramma
- MIT + begroting 2003, 2004 en 2005: Zuiderzeelijn opgenomen als planstudie, inclusief financiële reservering
- MIT + begroting 2006: financiële reservering blijft staan. Aangegeven is dat voor project structuurvisie wordt opgesteld op basis waarvan discussie en besluitvorming over nut en noodzaak van het project kan plaatsvinden.



Bijlage 2 Kaart en toelichting op reeds lopende projecten op het tracé Almere  
Groningen (vraag 19)



MIT projecten realisatiefase (rood):

- 1 N31 Leeuwarden-Drachten
- 2 N37 Hoogeveen-Holsloot-Emmen-Duitse grens

MIT projecten planstudiefase (blauw-groen)

- 3 A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 1
- 4 RW31 Leeuwarden
- 5 N31 Zurich-Leeuwarden
- 6 A7 Rondweg Sneek
- 7 A6/A7 Knooppunt Joure
- 8 A28 Hattemerbroek-Zwolle-Meppel (inclusief kortsluiting A28/A32)
- 9 N34 Omleiding Ommen
- 10 N35 Zwolle-Almelo. Doortrek A35/N35 naar Wierden
- 11 N35 Zwolle-Almelo. Weg/spoortunnel Nijverdal
- 12 N50 Ramspol-Ens

Overige grotere projecten (paars)

- 13 N33 Rijbaanverdubbeling Assen-Zuidbroek
- 14 Station Leeuwarden Werpsterhoek
- 15 Kolibri. Aanpassing spoorwegbeveiliging op diverse trajecten en facelift stations
- 16 Station Groningen doorkoppeling treindiensten (gedeeltelijk)
- 17 Station Groningen Europapark (3 sporig)
- 18 Station Hoogezand Centrum
- 19 Station Sappemeer
- 20 Station Tynaarlo
- 21 Station Assen Noord
- 22 Station Assen Zuid