

## *Statencommissiestuk*

---

### **Zuiderzeelijn**

---

Advies: ter behandeling in de Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Mobiliteit op 11 december 2000

### **C-stuk**

Behandeld door de heer L. Hoven, telefoonnummer (0592) 365498  
Portefeuillehouder: de heer S.B. Swierstra

---

## Inleiding

De Stuurgroep Zuiderzeelijn heeft op 17 november 2000 zijn standpunt vastgesteld over het onderzoek van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat naar een snelle treinverbinding tussen de Randstad en Noord-Nederland. De voorzitter van de stuurgroep heeft bij brief van 17 november 2000 het standpunt om een reactie gezonden aan de colleges van burgemeester en wethouders van de beoogde halteplaatsen van de Zuiderzeelijn en de colleges van gedeputeerde staten van Groningen, Fryslân, Drenthe en Flevoland. De colleges wordt gevraagd om de stuurgroep uiterlijk 16 december a.s. mandaat te verlenen om op basis van de notitie van 17 november 2000 met de minister van verkeer en waterstaat te onderhandelen.

In onze bijgevoegde reactie plaatsen wij een aantal kanttekeningen bij het standpunt van de Stuurgroep Zuiderzeelijn.

## Advies

Voorgesteld wordt:

- a. de Stuurgroep Zuiderzeelijn mandaat te verlenen om op basis van de notitie van 17 november 2000 de onderhandelingen te voeren met de minister van verkeer en waterstaat.

Verder in beginsel in te stemmen met:

- b. het streven naar realisatie van de magneetweefbaan, waarbij de Metro-variant de voorkeur heeft;
- c. medewerking aan een sturend ruimtelijk beleid voor de zone van de Zuiderzeelijn, mede op basis van het beleid voor de Regiovisie Groningen-Assen;
- d. betrokkenheid van de provincie Drenthe bij de verdere uitwerking van een regionale bijdrage aan de variant van de magneetweefbaan;
- e. het uitgangspunt dat de nader door de staten te bepalen Drentse component in de regionale financiële bijdrage in verhouding dient te staan tot de draagkracht van de provincie en de mogelijkheden tot het genereren van de tweede geldstroom in Drenthe.

## Meetbaar/Beoogd beleidseffect

Met uitvoering van het advies wordt beoogd het aanstaande proces van besluitvorming door het kabinet over het vervolgproces Zuiderzeelijn te beïnvloeden richting de door de regio gewenste voorkeursvariant, dat wil zeggen uitvoering van de snelle Zuiderzeelijn als magneetweefbaan.

## Argumenten

*Uitvoering van de magneetweefbaan levert volgens onderzoek de grootste effecten op voor de door de regio nagestreefde beleidsdoelen.*

- a. Het stimuleren van de ruimtelijk-economische ontwikkeling in en om de steden in de zone van de Zuiderzeelijn.
- b. Het aanmerken van de Zuiderzeelijn als drager van het langetermijnperspectief van een multimodale noordelijke ontwikkelingsas, de Noord-as.
- c. Het hanteren van de Noord-as als actief ontwikkelingsconcept voor een meer evenwichtige inbedding van Flevoland en Noord-Nederland in de nationale ruimtelijk-economische structuur.
- d. Het tot stand brengen van een substantiële versnelling (halvering) van de reistijd tussen Noord-Nederland en de noordelijke Randstad, inclusief het optimaliseren van de aansluitingen van Assen en Leeuwarden.

- e. Het opheffen van het risico van blokkade van de noordelijke bereikbaarheid per rail bij technische mankementen en calamiteiten aan en op de bestaande spoorverbinding

## **Uitvoering**

Het dagelijks bestuur Zuiderzeelijn voert de komende onderhandelingen namens de regio met de minister van verkeer en waterstaat.

## **Tijdsplanning**

De advisering door de raads- en statencommissies vindt plaats uiterlijk 16 december 2000. Het overleg met de minister is gepland begin januari 2001.

## **Financiën**

De regionale bijdrage vormt onderwerp van nader overleg tussen het Rijk en de regio. De Stuurgroep Zuiderzeelijn zal te zijner tijd met nadere voorstellen komen over de totale regionale inzet en de bijbehorende onderlinge verdeelsleutel. De wijze van dekking van de bijdrage wordt in beginsel overgelaten aan de afzonderlijke partners. Wij zullen de staten te zijner tijd een uitgewerkt voorstel doen toekomen voor de eventuele Drentse bijdrage, die naar ons oordeel in verhouding dient te staan tot de draagkracht van de provincie en de mogelijkheden tot het genereren van de tweede geldstroom in Drenthe.

## **Monitoring en evaluatie**

De statencommissie zal actueel worden geïnformeerd over het besluitvormingsproces rond de Zuiderzeelijn. Met het Rijk en op regionale schaal zullen nadere afspraken moeten worden gemaakt over het vastleggen van de 0-meting en de te monitoren effecten, bij voorkeur inclusief de effecten op het terrein van grondpolitiek en investeringen in de halteplaatsen.

## **Extern betrokkenen**

Het Rijk, de provincies Groningen, Fryslân en Flevoland, de tracégemeenten en Consortium Transrapid Nederland BV.

## **Communicatie**

Loopt via het Samenwerkingsverband Noord-Nederland.

## **Bijlagen**

1. Reactie gedeputeerde staten van Drenthe bij Nota standpunt Stuurgroep Zuiderzeelijn over het onderzoek van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat naar snelle treinverbinding naar Noord-Nederland
2. Brief voorzitter Stuurgroep Zuiderzeelijn d.d. 17 november 2000 (*niet digitaal beschikbaar, maar op te vragen*)
3. Nota standpuntbepaling Stuurgroep Zuiderzeelijn d.d. 17 november 2000 (*niet digitaal beschikbaar, maar op te vragen*)
4. Rapport Ruimtelijke visie op de Zuiderzeeroute (*niet digitaal beschikbaar, maar op te vragen*)
5. Rapport Ruimtelijke verkenning en indicatie "verdiencapaciteit" (voor tweede geldstroom) terminallocaties MZB (*niet digitaal beschikbaar, maar op te vragen*)
6. Rapport Ruimtelijke Verkenning en Bereikbaarheid Terminallocaties (*niet digitaal beschikbaar, maar op te vragen*)

(De bijlagen 2 tot en met 6 zijn alleen aan de statencommissieleden toegezonden; voor de overigen liggen de bijlagen ter inzage in de leeskamer.)

De resultaten van de rijksstudies Zuiderzeelijn zijn gepubliceerd op Internet: [www.hslzuiderzee.nl](http://www.hslzuiderzee.nl)

## Ter inzage in de leeskamer

1. Brief voorzitter Stuurgroep Zuiderzeelijn d.d. 17 november 2000
2. Nota standpuntbepaling Stuurgroep Zuiderzeelijn d.d. 17 november 2000
3. Rapport Ruimtelijke visie op de Zuiderzeeroute
4. Rapport Ruimtelijke verkenning en indicatie "verdiencapaciteit" (voor tweede geldstroom) terminallocaties MZB
5. Rapport Ruimtelijke Verkenning en Bereikbaarheid Terminallocaties

Assen, 29 november 2000  
Kenmerk: 48/6.6/2000011907

Gedeputeerde staten van Drenthe,

A.L. ter Beek, voorzitter  
H. Rappa-Velt, griffier

we/coll.

# **Reactie gedeputeerde staten van Drenthe bij Nota standpunt Stuurgroep Zuiderzeelijn over het onderzoek van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat naar snelle treinverbinding naar Noord-Nederland**

Hierbij doen wij u ter advisering toekomen de brief met bijlagen van 17 november 2000 van de voorzitter van de Stuurgroep Zuiderzeelijn over de regionale standpuntbepaling met betrekking tot de aanstaande besluitvorming van het kabinet over de Zuiderzeelijn. De stukken geven ons aanleiding tot de volgende opmerkingen.

## **1. Status commissiebehandeling**

Wij stellen ons voor dat de status van de behandeling van de stukken door uw commissie het karakter krijgt van advisering over het gevraagde mandaat voor de aanstaande onderhandelingen van het dagelijks bestuur Zuiderzeelijn met de minister van verkeer en waterstaat over het vervolgproces rond de Zuiderzeelijn. Dat overleg zal zich naar verwachting richten op enkele hoofdonderwerpen. Deze gespreksonderwerpen zijn onder punt 2.2. van het voorstel van de Stuurgroep Zuiderzeelijn als volgt benoemd:

- de regionale reactie op de resultaten van de rijksverkenningen;
- de vraag hoe het kabinet de toezegging van 16 april 1998 van een snelle Zuiderzeelijn financieel denkt te waarderen;
- het aanbod voor regionale betrokkenheid bij het verdere proces van de Zuiderzeelijn;
- de regionale reactie op de adviezen van de Interdepartementale Commissie Economische Structuurversterking (ICES) en de Rijksplanologische Commissie (RPC).

Naar verwachting zal het kabinet op korte termijn nog geen definitief besluit nemen over één van de technische varianten voor de Zuiderzeelijn. Het kabinetsbesluit zal zich meer richten op de breedte van de scope voor de vervolgprocedure, die de status zal krijgen van officiële planstudie. In de planstudiefase zullen "nut en noodzaak" van de Zuiderzeelijn verder moeten worden aangetoond en oplossingsrichting en concrete maatregelen meer verdiept moeten worden uitgewerkt. De regionale partners zullen bij de planstudiefase worden betrokken. Dat houdt naar onze mening in dat in deze fase van besluitvorming de commissiebehandeling zich kan beperken tot de strategische hoofdlijnen en dat behandeling van gedetailleerde onderzoeksgegevens minder voor de hand ligt. Te zijner tijd zullen de uitkomsten van de planstudiefase onderwerp van brede discussie gaan vormen. Ons beperkend tot de strategische hoofdlijnen voor het vervolgproces geven de voorliggende stukken ons aanleiding tot de volgende kanttekeningen.

## **2. Drenthe kiest voor landsdelige opstelling**

In de notitie van de stuurgroep is aangegeven dat Noord-Nederland al zeer lange tijd streeft naar een nieuwe snelle railverbinding door Flevoland en Fryslân richting Groningen. Vanaf het begin heeft de provincie Drenthe daarbij haar strategie ingezet op de realisering van én de Hanzelijn én de Zuiderzeelijn.

Wij onderschrijven de geformuleerde strategische belangen van de Zuiderzeelijn, zoals verwoord onder punt 1.1. van het voorstel van de stuurgroep. De impact van een nieuw majeur infrastructuurproject als de Zuiderzeelijn moet worden beoordeeld op zijn nationale en landsdelige, ruimtelijk-economische langetermijneffecten. Nooit eerder heeft Noord-Nederland voor zo'n uitdagende discussie gestaan over "hoogwaardige techniek sprong" en het bijbehorend perspectief van nieuw ruimtelijk denken in nationale context.

Bij de geprognoseerde (licht) negatieve uitkomsten voor de Drentse woon- en werkgelegenheidsbalans passen de volgende kanttekeningen. Van belang is dat de rijksstudies zijn gebaseerd op de nulsituatie in het referentiejaar 2010. Een voor Drenthe belangrijk uitgangspunt voor de nulsituatie is de aanname dat in 2010 de Hanzelijn (spoorlijn Lelystad-Kampen-Zwolle) al is gerealiseerd. De in het kader van de Zuiderzeelijnstudies geprognoseerde effecten zijn dus wijzigingen ten opzichte van de al eerder behaalde positieve effecten van de Hanzelijn. Verder sluiten wij niet uit dat het gehele gebied van de Regiovisie Groningen-Assen zal profiteren van de effecten van een snelle Zuiderzeelijn.

Samenvattend zijn wij van oordeel dat de voor Drenthe voorspelde licht negatieve ruimtelijk-economische gevolgen van een snelle Zuiderzeelijn moeten worden beoordeeld tegen de achtergrond van de huidige autonome voorspoedige economische ontwikkeling van de regio en de nog verwachte extra positieve impact van de Hanzelijn. Verder is relevant dat de eventuele negatieve effecten van de Zuiderzeelijn moeten worden gerelateerd aan de gehele concessieperiode 2015 tot en met 2040. Wij vinden deze Drentse effecten verdedigbaar ten opzichte van de grote strategische belangen van het landsdeel Noord.

### **3. Variant Hanzelijn-plus**

Van specifiek Drents belang is de optie van de Hanzelijn-plusvariant. Naar onze mening voldoet deze variant niet aan de toezegging door het kabinet van 16 april 1998, die uitgaat van een snelle Zuiderzeelijn. Hoewel de effecten van de Hanzelijn-plusvariant op zich niet zijn te verwaarlozen, genereren zij toch een onvoldoende bijdrage aan de in het Kompas voor het Noorden beoogde verbetering van de noordelijke economische structuur.

De Hanzelijn-plusvariant is verder gebaseerd op een aantal veronderstellingen, die wat betreft het traject Zwolle-Groningen in belangrijke mate zijn gebaseerd op technische maatregelen waarvan zeer de vraag is of zij te zijner tijd wel zijn te effectueren. Wij doelen hierbij met name op de ingecalculerde bochtafsnijdingen van de bestaande spoorlijn nabij Meppel, Hoogeveen en Assen. Bij Meppel zal sprake zijn van een nieuwe ingrijpende doorsnijding van het landschappelijk en natuurwetenschappelijk zeer waardevolle Reestdal. Nabij Hoogeveen en Assen-Noord lijken de in deze variant geplande bochtafsnijdingen planologische problemen op te leveren in relatie tot voorziene nieuwe bedrijventerreinen en nieuwbouw voor woningen. Wij achten het dan ook niet uitgesloten dat te zijner tijd zal blijken dat een substantieel deel van deze "plus" in de praktijk niet zal kunnen worden gerealiseerd.

### **4. Varianten snelle Zuiderzeelijn**

Wij verwachten niet dat het kabinet bij de komende besluitvorming al kiest voor één van de drie technische varianten van de Zuiderzeelijn. Het meest voor de hand ligt een verdere verdieping in de planstudiefase van de onderzoeksresultaten alle drie varianten. Beide wiel/railvarianten doorsnijden geen Drents grondgebied. Volgens de huidige tracéplannen doorsnijdt de magneetzwefbaan over zeer korte lengte Drents grondgebied. Het betreft het gebied "De Hoogema" ten noorden van het Leekstermeer, alvorens de lijn de A7 kruist naar de noordzijde van de autosnelweg. Tijdens de planstudiefase zal moeten blijken of deze doorsnijding alsnog kan worden vermeden en zo nee, welke inpassings- en/of compensatiemaatregelen dienen te worden bepleit.

Vanuit het oogpunt van vervoerswaarde en indirecte effecten lijken voor Noord-Drenthe beide (sub)varianten van de magneetzwefbaan de belangrijkste betekenis te hebben. De magneetzwefbaan geeft ook een extra dimensie aan de nagestreefde status van nationaal stedelijk netwerk voor de Regiovisie Groningen-Assen. Van essentieel belang in deze context is ook de voltooiing van het totale concept van het hoogwaardig Stadsbestuurlijk Openbaar Vervoer

Groningen-Assen. Met name een optimale snelle openbaarvervoerkoppeling van Assen aan de MZB-terminal Groningen is een belangrijke randvoorwaarde.

## 5. Regionale ruimtelijke afstemming

Wij onderschrijven de aanbeveling van de stuurgroep van de wenselijkheid van een sturend ruimtelijk beleid voor de gehele "corridor" van de Zuiderzeelijn (punt 2.1.1.). Voor Drenthe is daarbij relevant de afstemming in relatie tot het "knooppunt" Groningen. De bestaande organisatie voor de Regiovisie Groningen-Assen biedt naar onze mening vanuit regionaal perspectief een voldoende waarborg voor de door de Stuurgroep Zuiderzeelijn voorgestane ruimtelijke afstemming.

## 6. Financiële bijdrage regio

Het kabinet heeft op 16 april 1998 een snelle Zuiderzeelijn toegezegd. Van de nu voorliggende drie opties kan de intercityvariant worden aangemerkt als minimumvariant. Deze referentievariant zal de komende tijd door het kabinet op zijn financiële waarde moeten worden ingevuld. Wij stemmen in met de stelling van de Stuurgroep Zuiderzeelijn, dat de eventuele financiële betrokkenheid van de regio uitsluitend betrekking kan hebben op de meerkosten van een magneetweefbaan ten opzichte van de referentievariant. Relevant voor de komende onderhandelingen met het kabinet zijn de kanttekeningen van de stuurgroep bij de financiële uitkomsten van de rijksstudies (zie punt 2.1.2.). Ook van belang zijn de uitkomsten van een nader vergelijkend onderzoek naar de grote verschillen tussen de financiële opstellingen van het Rijk en het Consortium Transrapid Nederland. Ten slotte dienen de verdere onderhandelingen tussen het Rijk en het Consortium Transrapid over de private medefinanciering van de magneetweefbaan te worden afgewacht.

Het vorenstaande maakt dat thans nog geen concreet zicht bestaat op de meerkosten van de magneetweefbaan. Duidelijk is wel dat de meerkosten enkele miljarden gulden bedragen. De veel grotere ruimtelijk-economische langetermijneffecten van een magneetweefbaan rechtvaardigen een substantiële regionale bijdrage. Deze bijdrage zal naar onze mening zoveel mogelijk dienen te worden versleuteld volgens het "profijtbeginsel". Het is onmiskenbaar dat de grootste baten ten goede zullen komen aan de halteplaatsen en de provincies Flevoland, Fryslân en Groningen. In deze context is het dan ook redelijk dat een regionale bijdrage in de eerste plaats wordt "gevoed" door de overwaarde van de zogenoemde tweede geldstroom van het onroerend goed rond de terminallocaties. Dit aandeel wordt in het rapport Ruimtelijke verkenning terminallocaties en indicatie 2e geldstroom, op basis van referentiejaar 2010 becijferd op een bandbreedte van f 574 miljoen tot f 912 miljoen. Als aanvullende dekking van een regionale bijdrage zijn meerdere opties denkbaar, bijvoorbeeld bijdragen uit de algemene middelen, verhoging van onroerende zaakbelasting (OZB) en van provinciale opcenten op de motorrijtuigenbelasting. De Stuurgroep Zuiderzeelijn stelt in dit verband voor de wijze van dekking van de bijdrage over te laten aan de afzonderlijke financiële partners.

In het voorstel van de Stuurgroep Zuiderzeelijn wordt de financiële bijdrage van de regio nog niet concreet becijferd. Wij zijn het daarmee eens, omdat nog teveel financiële aspecten nader onderzoek vergen. Naast de hiervoor genoemde aandachtspunten betreft het onder meer belangrijke vraagstukken als publiek-private samenwerking, risicoverdeling en financieel-juridische vormgeving regionale betrokkenheid.

Discussies over concrete bedragen en regionale verdeelsleutels vinden wij, vooruitlopend op de nadere financiële uitwerkingen, prematuur. In de komende onderhandelingen met het Rijk moet naar onze mening op dit punt worden volstaan met een zeer indicatief signaal. Het voornoemde bedrag van de afroombare overwaarde van het onroerend goed rond de terminallocaties geldt daarbij als een eerste grondslag. In deze fase is nog geen sprake van concrete Drentse financiële gebondenheid.

Wel geldt ook voor de provincie Drenthe een zekere financiële inspanningsverplichting, mocht de uiteindelijke keuze vallen op de door de regio bepleite magneetzweefbaan. De komende tijd zal ook de Drentse financiële inspanningsverplichting op haar waarde moeten worden bepaald. Wij zullen de staten daartoe te zijner tijd een concreet voorstel voorleggen. Hiervoor hebben wij reeds vermeld dat daarbij voor ons als uitgangspunt geldt dat de nader door de staten te bepalen Drentse component in de regionale financiële bijdrage in verhouding dient te staan tot de draagkracht van de provincie en de mogelijkheden tot het genereren van de tweede geldstroom in Drenthe.

## **7. Advies**

Resumerend stellen wij u voor in het kader van de standpuntbepaling voor de regionale betrokkenheid bij de Zuiderzeelijn:

- a. de Stuurgroep Zuiderzeelijn mandaat te verlenen om op basis van de notitie van 17 november 2000 de onderhandelingen te voeren met de minister van verkeer en waterstaat;
- en verder in beginsel te stemmen met:
- b. het streven naar realisatie van de magneetzweefbaan, waarbij de Metrovariant de voorkeur heeft;
  - c. medewerking aan een sturend ruimtelijk beleid voor de zone van de Zuiderzeelijn, mede op basis van het beleid voor de Regiovisie Groningen-Assen;
  - d. betrokkenheid van de provincie Drenthe bij de verdere financiële uitwerking van een regionale bijdrage aan de variant van de magneetzweefbaan;
  - e. het uitgangspunt dat de nader door de staten te bepalen Drentse component in de regionale financiële bijdrage in verhouding dient te staan tot de draagkracht van de provincie en de mogelijkheden tot het genereren van de tweede geldstroom in Drenthe.