

Aan de leden van de Tweede Kamer der Staten-Generaal  
Postbus 20018  
2500 EA Den Haag  
(per email verzonden)

c.c.

- Voorzitter Tweede-Kamer der Staten-Generaal
- Dhr. ir. C.M.P.S. Eurlings, minister van Verkeer en Waterstaat
- Dagelijks Bestuur van het Samenwerkingsverband Noord-Nederland  
(per email en per post verzonden)

Groningen, 26 november 2007  
Kenmerk: 078/nov07+  
Betreft: de Zuiderzeelijn

Zeer geachte kamerleden,

Op 21 april 2006 schreef de SER Noord-Nederland aan minister Peijs dat "boekhouders bepalen wat goed voor ons is en technocraten aan de macht lijken te zijn". Deze brief was een reactie op het bericht dat het kabinet voornemens was geheel af te zien van het aanleggen van de Zuiderzeelijn. Nu anderhalf jaar later, blijkt dit een feit te zijn geworden. De raden zijn van mening dat Noord-Nederland en Flevoland door het beleid van dit kabinet worden geschoffeerd en dit alles ontgaat ook de inwoners van de betrokken regio niet.

#### **Met voeten getreden**

De sociale partners in Noord-Nederland en Flevoland hebben de afgelopen negen jaar het consequente en consistente regionale ruimtelijk en sociaal economisch beleid in Noord-Nederland volledig gesteund en blijven dit doen. Dit beleid was en is succesvol. Een pakket aan maatregelen wordt uitgevoerd om de economische structuur te versterken en hardnekkige problemen, zoals de hoge werkloosheid, structureel op te lossen door middel van ontwikkeling van een sterke kenniseconomie, bedrijvigheid in de kernzones, een vitaal platteland en gericht arbeidsmarktbeleid. Van essentieel belang daarbij is een pakket aan infrastructurele maatregelen, inclusief de Zuiderzeelijn, ter versterking van de ruimtelijke economische structuur.

Op dit beleid zijn handen geschud tussen kabinet en regio. Op de uitvoering van dit beleid zijn de gezamenlijke noordelijke ambities gericht. Deze afspraken worden nu met voeten getreden: de Zuiderzeelijn is eenzijdig geschrapt door dit kabinet; gemaakte afspraken met Noord-Nederland zijn daarmee geschonden.

#### **'Samen werken, samen leven'?**

De SER Noord-Nederland en de SER Flevoland vragen zich oprecht af wat voor dit kabinet de waarde is van de brede noordelijke regionaal gepleegde inzet van de afgelopen jaren. Twaalf jaar lang heeft de regio aantoonbaar effectief ruimtelijk economisch beleid gevoerd. Bestuurders, ondernemers, vakbonden, maatschappelijke instellingen en burgers staan pal voor dit regionaal beleid waarin de aanleg van de Zuiderzeelijn van cruciale betekenis is. Een kabinet met het motto 'samen werken, samen leven' moet toch oog hebben voor draagvlak in de samenleving?

Pagina 2 bij brief d.d. 26/11/07  
Betreft: de Zuiderzeelijn  
Kenmerk: 078/nov07

### **Internationaal**

De Zuiderzeelijn is de beste oplossing voor het fundamentele probleem in de ruimtelijk economische structuur van Noord-Nederland, namelijk de tot nu toe perifere ligging en de ijle economie. De snelle verbinding verkort de reistijd met de economische centra in het westen en Noord-Duitsland met bijna een uur; en het stimuleert en concentreert de economische activiteiten op de knooppunten langs het tracé. Het buitengebied wordt hiermee ontlast.

De aanleg van de Zuiderzeelijn genereert een toegevoegde waarde op drie schaalniveaus. De regionale meerwaarde betreft het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van de steden langs de A6/A7 en het aansluiten van Leeuwarden en Assen op die as. Op nationaal niveau moet het Noorden worden geherpositioneerd voor wonen, werken en recreatie. Met de Zuiderzeelijn ontstaat een nieuwe ontwikkelingsas waardoor Noord-Nederland een evenwichtiger bijdrage kan leveren aan de Nederlandse economie en er voor Nederland ontwikkelruimte beschikbaar komt. Dat gebeurt door op selectieve stedelijke locaties in Flevoland (Almere /Lelystad en de Noordoostpolder) Fryslân (Heerenveen – Leeuwarden – Drachten / A7-zone) en Groningen en Drenthe (nationaal stedelijk netwerk Groningen – Assen) wonen en werken te bundelen. De Noordelijke ontwikkelingsas (Randstad-Bremen-Hamburg en verder) vormt het internationale lange termijn perspectief. Daarin worden naast infrastructuur ondermeer hoogwaardige ontwikkelingen rond thema's als energie, water, sensortechnologie en LifeSciences aan elkaar gekoppeld.

Samenvattend: de strategische visie van Noord-Nederland sluit naadloos aan op de internationale ontwikkelingsas en het internationale hogesnelheidsnet in Europa. Het is belangrijk dat een deel van dit net door Nederland loopt en niet er langs. Hiermee krijgt de Randstad weer een centrale positie in Europa.

### **Maatschappelijke Kosten/Baten Analyse (MKBA)**

De raden hebben nimmer bezwaar gemaakt tegen zorgvuldige toetsing van grote infrastructurele projecten. Echter de SER Noord-Nederland en de SER Flevoland verzetten zich met klem tegen de wijze waarop MKBA analyses worden toegepast.

Voor de ZZL wordt in alle berekeningen (MKBA en business case) uitgegaan van integrale toerekening van alle kosten, hetgeen voor normale spoorprojecten hoogst zelden wordt gedaan. Voor megaprojecten als de HSL Zuid en de Betuweroute zijn wel KBA's gemaakt, maar uiteindelijk is er op strategische gronden gekozen voor realisatie. En heeft de overheid er steeds geld bij gelegd om de business case sluitend te krijgen. Opgemerkt kan worden dat het rijk op basis van de Tijdelijke Commissie Infrastructuur (TCI) haar lessen geleerd heeft. Tevens dient te worden vastgesteld dat hetzelfde rijk met twee maten meet. En dat men de instrumenten van MKBA willekeurig hanteert. Het is maar zeer de vraag of de door Minister Eurlings aangekondigde investeringen in het spoor van ca. € 4 miljard via een MKBA worden doorgerekend en of dan de kosten worden toegerekend zoals bij de ZZL. De vraag stellen is hem beantwoorden.

Samenvattend: de regio's verzetten zich met recht tegen het met twee maten meten over de aanleg van deze internationale hoofdinfrastructuur.

### **Overleg met de regio**

Dit kabinet meent van bovenaf eenzijdig ruimtelijk-economisch beleid te kunnen sturen en bepalen zonder inhoudelijke discussie met de regio. Dit kabinet maakt het voor onze regio onmogelijk om regionaal beleid te voeren en negeert en frustreert de inzet, attitude en opstelling van deze regio, die bereid is een onvoorstelbaar hoge eigen bijdrage te leveren. De zo zeer gewenste snelle verbinding is elementair in de bijdrage die Noord-Nederland en Flevoland kunnen spelen in de (inter)nationale ambities van Nederland.

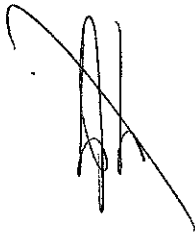
Pagina 3 bij brief d.d. 26/11/07  
Betreft: de Zuiderzeelijn  
Kenmerk: 078/nov07

De SER Noord-Nederland en de SER Flevoland steunen Noord-Nederland in haar hartstochtelijke inzet vast te houden aan de gemaakte afspraken. De € 2.73 miljard dient geïnvesteerd te worden in ruimtelijk economische structuurversterking van Noord-Nederland zoals afgesproken. Dit draagt bij aan de ontwikkeling van Noord-Nederland en ..... aan de ontwikkeling van Nederland als geheel. Bij een dergelijke inzet hoort goed overleg en vertrouwen.

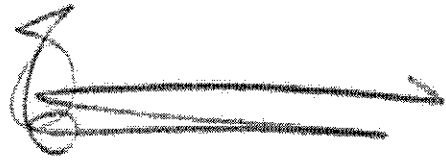
Wij gaan er van uit dat afspraken worden nagekomen en wij hierbij op u kunnen rekenen.

Met vriendelijke groet,  
namens SER Noord-Nederland en SER Flevoland

p/o



Prof.dr. G.J.E.M. Sanders  
Voorzitter SER Noord Nederland



Mr. A.W.A. Joosen  
Voorzitter SER Flevoland