
Inhoudsopgave

Samenvatting en voornemen kabinet	6
Deel A Samenvatting	6
1 Aanleiding tot hernieuwde nut en noodzaak discussie	6
2 Doel structuurvisie	7
3 Probleemstelling	7
4 Onderzoeken van de alternatieven	7
5 Conclusies uit de onderzoeken op basis van Beoordelingskader	8
Deel B Voorgenomen besluiten van het kabinet	9
1 Inleiding	9
2 Noordvleugel	9
3 Noorden	10
4 Innovatief Openbaar Vervoersconcept	11
1 Inleiding	14
1.1 Waarom een Structuurvisie Zuiderzeelijn?	14
1.2 Het doel van de Structuurvisie Zuiderzeelijn	15
1.3 De Structuurvisie Zuiderzeelijn	15
1.4 Relatie met het Noordvleugelprogramma	16
1.5 Voor wie is deze structuurvisie bedoeld: inspraak en advies	16
1.6 Hoe is de Structuurvisie tot stand gekomen?	16
1.7 Leeswijzer	17
2 Probleemstelling	20
2.1 Inleiding	20
2.2 Van probleemanalyse naar probleemstelling: de aanpak	21
2.3 Noord-Nederland	21
2.4 Noordvleugel	22
2.5 Consequentie van de probleemstelling voor het uitwerken van de alternatieven	23
3 De Integraal Ruimtelijke Ontwerpen	26
3.1 Inleiding	26
3.2 Van ruimtelijke ontwikkelingsstrategie naar Integraal Ruimtelijk Ontwerp	27
3.3 Beschrijving Integraal Ruimtelijke Ontwerpen	27
3.3.1 IRO met een accent op de ontwikkeling van de A6/A7-as	27
3.3.2 IRO met een accent op de ontwikkeling van de A28-as	28
3.3.3 Integraal Ruimtelijke Ontwerpen interne bereikbaarheid	29
3.3.4 IRO gericht op de transitie van de economie van Noord-Nederland	30
4 De alternatieven	34
4.1 Inleiding	34
4.2 Referentiesituatie	35
4.2.1 Ruimtelijke ontwikkelingen	35
4.2.2 Spoorinfrastructurele ontwikkelingen	35
4.2.3 Dienstregeling spoor	36
4.3 De integrale bereikbaarheidsoplossingen	36
4.3.1 Hanzelijn-plus (HZL+)	36
4.3.2 De Hanzelijn-plus-plus (HZL++)	37
4.3.3 Hogesnelheidstrein (HST)	38
4.3.4 Magneetweefbaan (MZB)	39
4.3.5 Superbus	39
4.3.6 Karakteristieken integrale bereikbaarheidsalternatieven	41
4.4 Regiospecifieke oplossingen	41
4.4.1 Regiospecifieke bereikbaarheidsmaatregelen	41
4.4.2 Het transitiealternatief: investeringen in regiospecifieke kansen	42

5	Waar doen we het voor?	44
5.1	Inleiding	44
5.2	Aansluiting bij de ambities voor Noord-Nederland en de Noordvleugel	45
5.2.1	Ambitie Noord-Nederland	45
5.2.2	Ambitie Noordvleugel	45
5.3	Probleemoplossend vermogen	46
5.3.1	Noord-Nederland	46
5.3.2	Noordvleugel	47
5.4	Behoeften van consumenten	47
6	Wat hebben we er aan?	52
6.1	Inleiding	52
6.1.1	Een kosten-batenanalyse	53
6.2	Kosten en baten van de bereikbaarheidsalternatieven	53
6.2.1	De directe effecten nader bezien	53
6.2.2	De indirecte effecten nader bezien	54
6.2.3	Externe effecten	54
6.2.4	Gevoeligheidsanalyses	55
6.2.5	Toets CPB (voorlopig)	55
6.3	Transitiealternatief	55
6.3.1	Beoordeling van de maatregelenclusters	55
6.3.2	Enkele observaties	56
6.3.3	Toets CPB (voorlopig)	56
7	Kosten en financiering	58
7.1	Inleiding	58
7.2	Investeringskosten	59
7.3	Risico's en beslisonzekerheden	60
7.4	Business case	61
7.5	Mogelijke variaties die leiden tot lagere kosten	63
8	Wat zijn de neveneffecten?	66
8.1	Inleiding	66
8.2	Milieueffecten	67
8.3	Ruimtelijke Effecten	71
8.3.1	Inleiding	71
8.3.2	Ambities	71
8.3.3	Bijdrage aan andere doelstellingen uit de Nota Ruimte	74
9	Proces met projectomgeving	78
9.1	Inleiding	78
9.2	Projectomgeving	79
10	Conclusies	82
10.1	Conclusies	82
10.1.1	Waar doen we het voor?	82
10.1.2	Wat hebben we eraan?	84
10.1.3	Wat gaat het kosten en wie gaat dat betalen?	84
10.1.4	Wat zijn de neveneffecten?	84
10.2	Samenvattend	85
10.3	Verschillen met de verkenningenstudie in 2000/2001	85



Samenvatting en voornemen kabinet

Samenvatting en voornemen kabinet

Deel A Samenvatting

1 Aanleiding tot hernieuwde nut en noodzaak discussie

De Zuiderzeelijn is een snelle verbinding tussen de Randstad en Noord-Nederland en komt voort uit het Langmanakkoord tussen het kabinet en de noordelijke provincies van 1998. Dit Langmanakkoord is opgesteld vanuit de constatering van de Commissie Langman dat het Noorden economisch achterbleef in vergelijking tot de rest van Nederland. In het Langmanakkoord is de Zuiderzeelijn opgenomen in de veronderstelling dat met een snelle Zuiderzeelijn de regionale-economie zou kunnen worden versterkt. In het Langmanakkoord is als afspraak verwoord dat 'de snelle Zuiderzeelijn wordt opgenomen in het SVV III, waarbij wordt gestreefd naar een start van de uitvoering vóór 2010.'

In december 2001 heeft het kabinet besloten tot het uitvoeren van een planstudie voor de Zuiderzeelijn. Het kabinet heeft dit besluit in april 2004 herbevestigd in het kader van de Nota Ruimte en daarbij ook projectdoelen gekoppeld aan de ontwikkeling van de Noordvleugel. Hierbij is als rijksbijdrage een bedrag van € 2,73 mld. (prijsspeil 2001) voor het project gereserveerd als absoluut maximum. Tot en met het verschijnen van de rapportage van de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten (TCI) is gewerkt aan het voorbereiden van de zogeheten prijsvraag die de haalbaarheid van de alternatieven zou moeten aantonen. Een half jaar voor het verschijnen van de TCI-rapportages heeft de Tweede Kamer met een motie aangegeven dat zij de uitkomsten van de TCI bij de vervolgstappen van de Zuiderzeelijn wil kunnen betrekken. De TCI rapporteerde vervolgens als volgt over de Zuiderzeelijn: Het is thans niet het moment om een verantwoord besluit te nemen over het opnemen van de ZZL in een trajectnota omdat er nog teveel vragen liggen over nut en noodzaak en te weinig zicht is op ruimtelijke en economische meerwaarde. Deze conclusie is vervolgens ook door de Tweede Kamer overgenomen.

Als gevolg hiervan heeft het kabinet in maart 2005 besloten om opnieuw de nut en noodzaak van de Zuiderzeelijn te onderzoeken. Dit door middel van een structuurvisie, zoals omschreven in de nieuwe Wet op de Ruimtelijke Ordening (Wro) en conform het toetskader van de TCI. Hiervoor is het Plan van Aanpak Structuurvisie Zuiderzeelijn opgesteld, dat in juni 2005 door de Tweede Kamer is goedgekeurd. De structuurvisiefase kent aldus als nieuw vertrekpunt voor de besluitvorming over de Zuiderzeelijn het zogenaamde Toetskader van de TCI. Dit TCI-toetskader heeft als doel de kwaliteit van besluitvorming over grote projecten door de Tweede Kamer te verbeteren.

2 Doel structuurvisie

De structuurvisie dient als basis voor de besluitvorming over nut en noodzaak van de Zuiderzeelijn. Daartoe bevat de structuurvisie een integrale afweging van alle feiten en belangen in het licht van de beoogde maatschappelijke projectdoelen.

De Structuurvisie Zuiderzeelijn, die in een breed proces met vele betrokken partijen tot stand is gekomen, werpt licht op de actualiteit van de probleemstelling, de doelstelling van het project, de mogelijke alternatieven en de samenhang met andere plannen en projecten binnen de ruimtelijke hoofdstructuur en in de betreffende regio's (Noord-Nederland en Noordvleugel van de Randstad). De structuurvisie sluit aan bij de beleidsnota's Nota Ruimte, Nota Mobiliteit, Agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta.

De structuurvisie is tot stand gekomen met behulp van een aantal belangrijke checks en balances, zoals de toets van het Centraal Planbureau (CPB-toets) op de probleemanalyse en de Kosten Baten Analyse (KBA), advies van de Commissie m.e.r., advies van College Rijksadviseurs over ruimtelijke aspecten en een gezamenlijk advies van de VROM-raad, de Raad voor het Landelijk Gebied en de Raad van Verkeer en Waterstaat. Ten behoeve van een goede kwaliteitsborging van het besluitvormingsproces en van de inhoud en het proces van de totstandkoming van de structuurvisie is in oktober een Critical Review Team (CRT) ingesteld.

3 Probleemstelling

Een belangrijk onderdeel van de structuurvisie en de nut en noodzaak discussie is de probleemanalyse. De probleemanalyse geeft antwoord op de vraag in hoeverre het project noodzakelijk is. Uit de probleemanalyse is gebleken dat het Noorden en de Noordvleugel twee zeer verschillende gebieden zijn die een verschillende opgave kennen. Voor het Noorden gaat het met name om het versterken van de economische en ruimtelijke structuur en stimulering van de meest kansrijke economische clusters. Voor de Noordvleugel is met name het behoud en versterking van de internationale concurrentiepositie van belang en daarbij is de wegbereikbaarheid het voornaamste knelpunt. Dit knelpunt wordt binnen het Programma Noordvleugel opgepakt met de Planstudie wegontsluiting Schiphol-Amsterdam-Almere. Uit de probleemanalyse is ook het openbaar vervoer als knelpunt voor de verdere ontwikkeling van de Noordvleugel naar voren gekomen. Dit OV-knelpunt in de Noordvleugel is in de Structuurvisie Zuiderzeelijn nader onderzocht en uitgewerkt.

De noodzaak voor een Zuiderzeelijn is niet gebleken uit de probleemanalyse omdat het geen voor de hand liggende oplossing is voor de geconstateerde problematiek van het Noorden en de Noordvleugel. De probleemanalyse heeft de vraag opgeroepen of er effectievere projecten/maatregelen zijn die meer zijn toegesneden op de gesignaleerde opgaven dan een Zuiderzeelijn. Het gaat aldus om de vraag of een Zuiderzeelijn effectiever kan zijn dan het separaat oplossen van de gesignaleerde opgaven voor het Noorden en de Noordvleugel. Daarom is, mede op advies van het Critical Review Team en de Commissie m.e.r. (en conform het Plan van Aanpak), ervoor gekozen op basis van de probleemanalyse het palet van alternatieven te verbreden.

In de structuurvisie zijn naast de Zuiderzeelijnalternatieven ook regiospecifieke oplossingen voor het Noorden en de Noordvleugel onderzocht. Bij de regiospecifieke oplossingen gaat het voor de Noordvleugel om het verbeteren van de OV-bereikbaarheid (door het wegnemen van knelpunten in het OV-systeem) en voor het Noorden om regionale bereikbaarheidsprojecten en/of projecten die aansluiten bij de kansrijke economische clusters binnen het Noorden. De regiospecifieke oplossingen en hiermee samenhangende effecten zijn vergeleken met de effecten van de Zuiderzeelijnalternatieven. Op deze manier kan het nut van de Zuiderzeelijnalternatieven worden afgemeten.

4 Onderzoeken van de alternatieven

In de structuurvisie zijn verschillende alternatieven (en daarbinnen varianten) onderzocht. Op hoofdlijnen kunnen die alternatieven worden onderscheiden in:

- Integrale bereikbaarheidsalternatieven: Hanzelijn-plus, Hanzelijn-plus-plus, Superbus, Magneetzwefbaan en Hogesnelheidstrein (HST). De HST (250 km/u) op (ver)nieuw(d) spoor is een optimalisatie van enerzijds het Intercity-alternatief (200 km/u) en anderzijds het Hogesnelheidslijnalternatief (300 km/u).
- Regiospecifieke alternatieven:
 - Regiospecifieke OV-projecten voor de Noordvleugel: MZB via IJmeertracé; hoogfrequente stoptreinen (RER) via Hollandse Brug en via IJmeer en IJmeermetro;
 - Regiospecifieke maatregelen voor het Noorden;
 - Bereikbaarheidsprojecten uit het Hanzelijn-plus-plus pakket;
 - Transitiealternatief: maatregelen die aansluiten bij de kansrijke economische clusters en die bijdragen aan een transitie van de ruimtelijk-economische structuur van Noord-Nederland.

Over de alternatieven is veel informatie gegenereerd, o.a.:

- Integraal ruimtelijke ontwerpen, met daarin een uitwerking van ruimtelijke strategieën ten behoeve van de bredere ruimtelijke inbedding van de alternatieven;
- Ontwerp, kosten en vervoerconcept. Deze uitwerking heeft in samenwerking met marktpartijen plaatsgevonden in een intensieve marktverkenning. Hierbij zijn interessante optimalisaties van de bereikbaarheidsalternatieven onderzocht. De volgende marktpartijen zijn bij de marktverkenning betrokken geweest:
 - Consortium Zuiderzeelijn Nederland: ABN-AMRO, Ballast Nedam, Koninklijke BAM Groep, Fluor en Siemens Nederland;

- Consortium Fast Transport on Request: Connexxion, Volker Wessels en Evers Logistics Research;
 - Consortium Noordrail: Heijmans, Strukton en TUC RAIL;
 - de individuele bedrijven: Bombardier Transportation en Nederlandse Spoorwegen;
 - en financiële instellingen: Lazard en Société Generale, Corporate & Investment Banking.
- Effecten op onder meer het gebied van economie, milieu en ruimte (kosten-batenanalyse, Strategische Milieubeoordeling en ruimtelijke toets);
- Risicoanalyse en business case.

Deelproducten bij de structuurvisie zijn o.a. kosten-batenanalyse, Strategische Milieubeoordeling, risicoanalyse en business case.

5 Conclusies uit de onderzoeken op basis van Beoordelingskader

In een zogeheten Beoordelingskader zijn de belangrijkste feitelijke onderzoeksresultaten inzichtelijk gemaakt en geordend via een viertal logische vragen die gebaseerd zijn op o.a. TCI en de probleemanalyse:

- Waar doen we het voor?
- Wat hebben we er aan?
- Wat gaat het ons kosten en wie gaat dat betalen?
- Wat zijn de neveneffecten?

Langs de lijnen van het Beoordelingskader ontstaat het volgende beeld:

- Alle *integrale bereikbaarheidsalternatieven* hebben een beperkt probleemoplossend vermogen voor het Noorden en een behoorlijk probleemoplossend vermogen voor de Noordvleugel. De alternatieven leveren een beperkte bijdrage aan de ambities voor het Noorden en een redelijke bijdrage aan de ambitie voor de Noordvleugel. Daarbij zijn de kwantitatieve baten relatief laag en de exploitatieresultaten uit de business cases relatief slecht waardoor een hoge benodigde rijksoverheidsbijdrage (aanzienlijk hoger dan € 2,73 mld.) resteert (hierbij is meegerekend dat de exploitant moet betalen voor het aanschaffen en financieren van het materieel en het dragen van een groot deel van het vervoersrisico). De investeringskosten zijn hoog (ook na toepassing van de optimalisaties) en de milieueffecten forser negatief naarmate het alternatief meer ruimte vraagt.
- De *regiospecifieke OV-projecten voor de Noordvleugel* hebben een behoorlijk probleemoplossend vermogen voor de Noordvleugel en dragen in redelijke mate bij aan de Noordvleugel-ambitie. Daarentegen hebben deze projecten zeer beperkte kwantitatieve baten en slechte exploitatieresultaten, waardoor een hoge overheidsbijdrage benodigd is om de projecten te kunnen realiseren. Dit met hoge aanlegkosten en relatief grote negatieve milieueffecten. De vormgeving van de thans onderzochte alternatieven kan mogelijk effectiever door gericht aan te sluiten bij de geconstateerde vervoerskundige- en infrastructurele knelpunten. Indien dat wordt toegepast, zal zeer waarschijnlijk een betere kosten/baten-verhouding resulteren.
- De *regiospecifieke bereikbaarheidsprojecten voor het Noorden* geven een gevarieerd beeld. Een aantal (vooral de wegenprojecten) lijkt een redelijk positief effect op de bereikbaarheid te hebben, maar het merendeel (vooral de spoorprojecten) heeft dit niet. De bijdragen aan de ambities voor het Noorden en het overall probleemoplossend vermogen zijn beperkt. Daarnaast zijn de kwantitatieve baten laag en de exploitatieresultaten van de meeste projecten zeer slecht waardoor eveneens een hoge overheidsbijdrage (van meer dan € 2,73 mld.) resteert. Dit tegen forse negatieve milieueffecten en kosten die weliswaar lager zijn dan de Zuiderzeelijnalternatieven zijn, maar opgeteld toch op het niveau van een megaproject uitkomen.
- Een aantal clusters van *transitiemaatregelen* lijkt een relatief goed probleemoplossend vermogen voor het Noorden te hebben en een goede bijdrage aan de ambities voor het Noorden te kunnen leveren. De kwantitatieve baten zijn thans nog onduidelijk (wel beoordeeld als kansrijk), maar er dient een goede en strakke selectie van maatregelen gemaakt te worden om daadwerkelijk tot positieve baten te kunnen leiden. De benodigde rijksbijdrage om de kansrijke maatregelen rendabel te maken voor de markt is relatief beperkt. Dit tegen beperkt negatieve of positieve milieueffecten (CO₂-reductie) en kosten waarvan ten minste 70% door de markt gedragen zal worden en naast een financiering van het rijk ook een substantiële regionale bijdrage zal moeten plaatsvinden.

De vraag die naar aanleiding van de probleemanalyse is gesteld - is een integrale oplossing (de Zuiderzeelijnalternatieven) effectiever dan een regiospecifieke benadering - kan op basis van het onderzoek eenduidig worden beantwoord: een regiospecifieke benadering is effectiever dan een Zuiderzeelijn. In dit antwoord speelt de kosten-batenverhouding zoals resulteert uit de kosten-batenanalyse een belangrijke rol. Vanzelfsprekend geeft de kosten-batenanalyse niet het volledige beeld van al de uitgevoerde onderzoeken en kan een kosten-batenanalyse de rol van de politieke besluitvorming niet overnemen. In dit geval - waarbij de probleemanalyse de noodzaak voor een Zuiderzeelijn niet heeft aangetoond - moet de effectiviteitsvraag (welk effect kan tegen welke kosten worden gerealiseerd) wel zwaar meewegen. Daar komt bij dat in het geval van alle Zuiderzeelijnalternatieven het beeld dat uit de kosten-batenanalyse resteert - ook na het in beschouwing nemen van kostenoptimalisaties - zeer duidelijk is.

De vervolgvraag is: kan een regiospecifieke aanpak per saldo ook kosteneffectief worden vormgegeven? De doelmatigheid van de regiospecifieke projecten is - naast het oplossen van de geconstateerde problematiek - een belangrijk aandachtspunt bij het vormgeven van het vervolg. Het TCI-toetskader geldt immers niet alleen voor de Zuiderzeelijnalternatieven, maar is vanzelfsprekend van toepassing op de gehele structuurvisie en het vervolgproces dat hieruit voortvloeit.

Op basis van de onderzoeken en toepassing van het Beoordelingskader concludeert het kabinet het volgende:

- er is geen nut en noodzaak voor een Zuiderzeelijn (alle integrale bereikbaarheidsalternatieven). Van de onderzochte integrale alternatieven scoort de Superbus relatief het best, maar aangetekend moet worden dat de voertuigontwikkeling een belangrijk punt van aandacht is;
- van de regiospecifieke bereikbaarheidsprojecten voor het Noorden is het merendeel eveneens niet nuttig en noodzakelijk; een beperkt deel heeft mogelijk een probleemoplossend vermogen;
- de regiospecifieke OV-projecten voor de Noordvleugel scoren in de onderzochte vorm niet erg goed, maar de OV-knelpunten in de Noordvleugel moeten op de termijn dat zij gaan ontstaan wel zijn aangepakt. Dit echter met effectievere oplossingen, die gericht aansluiten bij de knelpunten, dan de thans onderzochte, volgens de filosofie van de Nota Mobiliteit;
- een selectief pakket van transitiemaatregelen kan effectief bijdragen aan de ambitie die het rijk heeft met het Noorden. Hierbij gaat het vooral om maatregelen die goed aansluiten bij de meest kansrijke economische clusters, zoals energie, agribusiness en watertechnologie, maar mogelijk blijken ook andere clusters na bestudering kansrijk. Voor alle clusters geldt dat er gefocust moet worden op de meest effectieve maatregelen en dat een realistische bestedingstermijn wordt gekozen, die rekening houdt met het absorptievermogen van de noordelijke economie.

Deel B Voorgenomen besluiten van het kabinet

1 Inleiding

De Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten (TCI) onder voorzitterschap van kamerlid Duivesteijn concludeerde eind 2004 dat er nog teveel vragen waren over nut en noodzaak van een Zuiderzeelijn en te weinig zicht was op ruimtelijke en economische meerwaarde. De Tweede Kamer heeft deze conclusies in februari 2005 overgenomen. Het kabinet heeft daarop in lijn met het toetskader van de TCI nut en noodzaak van een Zuiderzeelijn opnieuw onderzocht en concludeert nu dat nut en noodzaak van een Zuiderzeelijn niet kunnen worden aangetoond en dat de ruimtelijke en economische meerwaarde zeer beperkt is. Daarom is het kabinet voornemens om te stoppen met het planproces van een Zuiderzeelijn. In plaats daarvan wil het kabinet bijdragen aan gerichte investeren in positieve ontwikkelingen en in sterke projecten die de Nederlandse economie verder versterken, in lijn met de Nota Ruimte, Pieken in de Delta, Agenda Vitaal Platteland en de Nota Mobiliteit. De in januari doorgevoerde verbreding van de structuurvisie heeft aangetoond dat regiospecifieke oplossingen meer effect sorteren dan een integrale Zuiderzeelijn. Het kabinet zal tot en met juni 2006:

- in overleg met de regio Noord-Nederland nader uitwerken hoe het rijk effectief kan bijdragen aan renderende investeringen in het Noorden;
- nader uitwerken hoe de OV-bereikbaarheid in de Noordvleugel het meest effectief kan worden aangepakt;
- een traject voor Research & Development uitlijnen ten behoeve van de verdere ontwikkeling van het concept Superbus in Nederland (los van een Zuiderzeelijn);
- de Structuurvisie (incl. kabinetsvoornemen), gebeurt bij deze, ter informatie aan de Tweede Kamer sturen en ter inzage leggen voor inspraak.

In juni zal het kabinet op basis van zowel de nadere uitwerkingen ten behoeve van het investeringsprogramma Noord-Nederland en van de OV-bereikbaarheid Noordvleugel als de inspraakreacties definitieve besluiten nemen. Hierna wordt dit nader toegelicht.

2 Noordvleugel

Het kabinet zet allereerst sterk in op de verdere ontwikkeling van de Noordvleugel. Dit zodat de internationale concurrentiepositie van de Noordvleugel verbetert door het optimaal functioneren van de stedelijke structuur, als onderdeel van het stedelijk netwerk Randstad. Uit de probleemanalyse Zuiderzeelijn is gebleken dat voor de ontwikkeling van de Noordvleugel de wegbereikbaarheid thans het grootste knelpunt is, gevolgd door de woningbouwopgave in het gebied, het tekort aan het juiste personeelsaanbod en de aantrekkelijkheid (capaciteit, betrouwbaarheid, frequentie, reistijd) van het openbaar vervoer.

In het kader van het Programma Noordvleugel wordt in een structuurdocument de visie op de ontwikkeling van het gebied neergelegd. Nog voor de zomer zal het kabinet een aantal belangrijke projectbesluiten in samenhang nemen, zoals over de groei van Schiphol, de realisatie van de Zuidas, de ontwikkeling van Almere en het IJmeer en de wegbereikbaarheid in de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere.

Met de projecten die onderdeel uitmaken van het Programma Noordvleugel wordt het merendeel van de genoemde knelpunten opgepakt. Het OV-knelpunt in de Noordvleugel is in deze Structuurvisie Zuiderzeelijn nader onderzocht en uitgewerkt. Openbaar vervoer in de Noordvleugel is een belangrijk

onderdeel voor een optimaal functionerend stedelijk netwerk. De geconstateerde capaciteitsproblemen in de treinen en op het spoor in de Noordvleugel moeten dan ook in de periode 2010-2020 worden aangepakt. Dit in aansluiting op de filosofie van de Nota Mobiliteit.

Het kabinet gaat dan ook in een vervolgtraject de mogelijkheden onderzoeken om op kosteneffectieve wijze het openbaar vervoer op de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere te verbeteren. Doelstelling van het verbeteren van het openbaar vervoer op de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere is het versterken van de internationale concurrentiepositie van de Noordvleugel, het versterken van het stedelijk netwerk met bijzondere aandacht voor de positie en de groei van Almere en het oplossen van de geconstateerde OV-knelpunten.

De vaststelling van de te onderzoeken oplossingsrichtingen vindt plaats in samenhang met de besluitvorming over de Noordvleugel-projecten in juni 2006. Hierbij wordt de OV-bereikbaarheid onder andere in samenhang bekeken met de wegbereikbaarheid en de verstedelijkingsopties voor Almere. Als mogelijke oplossingsrichtingen voor een vervolgonderzoek wordt ook gekeken naar de mogelijkheden van het laten doorrijden van de binnenlandse HSL-Zuid shuttles van Amsterdam naar Almere/Lelystad en ook - afhankelijk van keuzes die omtrent de ontwikkelingsrichting van Almere - de mogelijkheden van een eventuele nieuwe verbinding via het IJmeer. Als onderdeel van die besluitvorming over de Noordvleugel-projecten zal duidelijkheid worden gegeven over het deel van de financiële reservering van de Zuiderzeelijn dat aan deze OV-problematiek van de Noordvleugel wordt gekoppeld en de scope van de verdere uitwerking worden bepaald (welke alternatieven).

3 Noorden

De afgelopen jaren hebben rijk en regio via de Langman-afspraken zich ingezet voor beleid dat zijn pijlen richt op de ijheid van de economie in de Noord-Nederland. De mid-term-review heeft al laten zien dat dit tot dusverre succesvol is gebeurd. Ook is in lijn met de Langman-afspraken in 2004 definitief besloten dat de Hanzelijn wordt aangelegd om onder meer de bereikbaarheid van het Noorden en het Noordoosten te verbeteren.

Op basis van de probleemanalyse hebben rijk en regio geconcludeerd dat aansluitend op het bestrijden van de ijheid de aandacht zich dient te richten op kansen ten aanzien van de ruimtelijk-economische structuur voor Noord-Nederland en de transitie van de op kostenvoordelen gebaseerde activiteiten in de richting van meer kennisgerelateerde activiteiten. De keuze voor de transitie past binnen de kaders van de Rijksnota's, zoals met name verwoord in 'Pieken in de Delta' en is na de mid-term-review al meer centraal komen te staan. Deze krijgt een extra stimulans in de aanpak voor de komende periode.

Bij een duurzame ontwikkeling van het Noorden gaat het om het versterken van de specifieke ruimtelijke en economische kwaliteiten van het gebied, conform de Rijksnota 'Pieken in de Delta', waarbij wordt uitgegaan van de eigen potenties van het Noorden. De ontwikkelingen spelen zich ruimtelijk-economisch gezien af rond de twee belangrijkste ontwikkelingsassen (A6-A7 en de A28).

Economisch gezien wordt ingezet op het versterken van die economische sectoren die een bijdrage leveren aan vraagstukken op het vlak van een duurzame economische ontwikkeling en een transitie naar een meer kennisgerichte economie. Dit sluit aan op de specifieke kwaliteit van Noord-Nederland als gebied met een hoge leefkwaliteit.

Ruimtelijk gezien dient in de ogen van het kabinet de ingezette concentratie van verstedelijking en economische activiteiten door de noordelijke regio's te worden voortgezet. Dit met name in het Nationaal Stedelijk Netwerk Groningen-Assen en in Leeuwarden. De clustering van kennisgerichte economische activiteiten in deze centrale steden van het Noorden kan tevens de gewenste interactie versterken tussen de universiteit, kennisinstellingen, onderwijsinstellingen en het bedrijfsleven.

Daarnaast ziet het kabinet ook een vitaal landelijk gebied als drager voor de ruimtelijk-economische structuurversterking van het Noorden. De transitie van de landbouw, met name agribusiness en mogelijk het versterken van (water)recreatie (nadere uitwerking noodzakelijk), kan een rol spelen in het versterken van de economische betekenis van het landelijk gebied.

Het kabinet is van mening dat vanuit een integrale visie op een programmatische wijze gewerkt moet worden om duurzaam succesvol te zijn. De analyse die is uitgevoerd ten behoeve van het transitiealternatief laat zien dat uitgaande van de identiteit en de kracht van het Noorden een succesvol programma is samen te stellen dat gericht is op kansrijke clusters, op versterking van de (kennis)economie van het Noorden en op een duurzame ontwikkeling. Hierbij zal worden aangesloten op de bestaande economische clusters, die onderscheidend zijn op (inter)nationale schaal. Wegens gebrek aan onderbouwende informatie is het niet mogelijk geweest om thans alle clusters diepgaand te beoordelen. Nadere uitwerking is noodzakelijk. De clusters, die op dit moment het meest kansrijk lijken, zijn: het cluster Energy Valley dat goed aansluit op de kansen die het Noorden biedt in energie, op de Noordelijke economische structuur en op de karakteristieken van de Eemshaven, Agribusiness dat maximaal kan profiteren van de combinatie van kennis, innovatie en ruime beschikbaarheid van grond in het landelijk gebied en aansluit bij het cluster Energy Valley (o.a. biomassa), Watertechnologie, dat met het oog op groeiverwachting van de mondiale vraag in potentie een kansrijk cluster is (de economische meerwaarde is nog onvoldoende aangetoond) en versterking van de (water)recreatie dat mogelijk ook perspectief biedt.

Bij nadere uitwerking kan blijken welke clusters met name kansrijk zijn. Daarnaast kan mogelijk een aantal regionale bereikbaarheidsprojecten een voorwaardenscheppende rol spelen voor de transitie van de (ruimtelijk-)economische structuur.

Het kabinet wil bijdragen aan maatregelen met maatschappelijke meerwaarde, niet door middel van een algemeen/generiek pakket. De exacte maatregelen zijn op basis van het huidige onderzoek niet vast te stellen. Tevens is het gefaseerd inzetten van projecten een belangrijk aandachtspunt om succesvol beleid te kunnen voeren (onder meer vanwege het gelimiteerde absorptievermogen van de Noordelijke economie). Daarom wil het kabinet bijdragen aan een regionaal investeringsprogramma voor het Noorden met een reële bestedingstermijn. Dit volgens een aanpak die aansluit bij het moderniseren van de economie. Hierbij worden de mogelijkheden bestudeerd van (een aantal specifieke venture capital) fondsen die gericht zijn op de versterking van de (kennis)economie van het Noorden. Dergelijke fondsen zouden kunnen optreden als ontwikkelingsfondsen die - met instemming van hun aandeelhouders - kunnen investeren in kansrijke projecten.

Een vervolgtraject tot juni 2006 wordt ingezet, dat enerzijds moet leiden tot een concrete invulling van de wijze waarop het rijk wil investeren in de Noordelijke economie en anderzijds moet leiden tot duidelijkheid over het bedrag dat het kabinet van plan is te investeren in de Noordelijke economie. Hierbij geldt dat de regio een evenredig bedrag moet investeren (in de op te richten fondsen) en dat er sprake moet zijn van substantiële bijdragen van het bedrijfsleven. Eventueel op te richten fondsen vallen primair onder de verantwoordelijkheid van de regio.

In het vervolgtraject tot juni 2006 zal tevens een programmadocument (c.q. businessplan) worden opgesteld met duidelijke en selectieve programmalijnen en doelen per lijn. Ook zal dit document de exacte condities bevatten die aan de investeringen (van de regionale fondsen) worden gesteld. De rijksverantwoordelijkheid voor de investeringen komt te liggen bij het Ministerie van Economische Zaken.

Algemene uitgangspunten zijn dat het programma gefocust moet zijn op de meest effectieve maatregelen en in zijn totaliteit maatschappelijke en economische meerwaarde moet bieden. Vanzelfsprekend moeten de afzonderlijke maatregelen/projecten consistent zijn met rijksbeleid en additioneel ten opzichte van beleid, projecten en programma's en moeten ze aansluiten bij de probleemstelling voor het Noorden. Een overheidsinterventie moet legitiem zijn.

De projecten (die voor investeringen door een fonds in aanmerking komen) moeten passen binnen de programmalijnen en moeten bijdragen aan de programmadoelen. Een programmacommissie toetst de projecten (conform de regeling van Pieken in de Delta) op onder meer legitimiteit van overheidsbijdragen, bijdrage aan transitiedoelstelling, effectiviteit en efficiency. Bij majeure projecten wordt een kosten-batenanalyse bijgevoegd. Bij de investeringen is een zware rol weggelegd voor het bedrijfsleven. De overheidsbijdragen hebben primair tot doel investeringen met maatschappelijke en economische meerwaarde te faciliteren die anders niet of pas veel later zouden plaatsvinden. De concrete invulling van de wijze waarop het rijk wil investeren in de Noordelijke economie alsmede de duidelijkheid over de omvang en bestedingstermijn maken onderdeel uit van de besluitvorming in juni 2006.

Voorts is het kabinet bereid om een aantal regionale bereikbaarheidsknelpunten op te lossen. Deze bereikbaarheidsprojecten vallen buiten de opzet voor de investeringen in transitieprojecten. De Minister van Verkeer en Waterstaat zal in het vervolgtraject tot eind juni 2006 in overleg met de regio nader uitwerken welke regionale bereikbaarheidsknelpunten zullen worden aangepakt en op welke wijze het rijk hieraan concreet invulling zal geven. Dit maakt eveneens onderdeel uit van de besluitvorming van juni 2006.

Het kabinet zal in het vervolgtraject tot juni 2006 met de Noordelijke regio in overleg treden over de concrete invulling van de rijksinvestering in transitieprojecten en over de aan te pakken regionale bereikbaarheidsprojecten.

4 Innovatief Openbaar Vervoersconcept

Tot slot is uit alle onderzoeken een relatief positief beeld van de Superbus naar voren gekomen. Het kabinet ziet de Superbus als innovatief concept voor toekomstig openbaar vervoer in Nederland en als exportproduct. Om die reden wil het kabinet investeren in een traject voor Research&Development 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 Zuiderzeelijn. De exacte uitlijning van dit R&D-traject zal plaatsvinden bij de besluitvorming in juni 2006.



1 Inleiding



1 Inleiding

1.1 Waarom een Structuurvisie Zuiderzeelijn?

Langman: het vertrekpunt

In 1998 heeft de Commissie Langman geconstateerd dat het Noorden economisch achterbleef in vergelijking tot de rest van Nederland. Naar aanleiding van deze constatering is toen tussen het kabinet en de noordelijke provincies het Langmanakkoord gesloten. In dit akkoord is een groot aantal projecten en maatregelen opgenomen om de economie van het Noorden te stimuleren. Het op termijn realiseren van een Zuiderzeelijn, een snelle OV-verbinding tussen de Randstad en het Noorden van Nederland, maakt onderdeel uit van dit akkoord.

Als vervolg op dit akkoord zijn onderzoeken naar een snelle OV-verbinding gestart. Dit zijn de verkenningen naar de Zuiderzeelijn, die in 2000 en 2001 zijn uitgevoerd.

Eind 2001 heeft het kabinet op basis van de resultaten van de verkennende studies een bedrag van € 2,73 miljard gereserveerd voor de Zuiderzeelijn en is een vervolgstudie (planstudie) gestart. Vanaf eind 2002 is als gevolg van kabinetswisselingen een pas op de plaats gemaakt voor het project.

Het verbeteren van de bereikbaarheid van de Noordvleugel van de Randstad, de structurerende werking van een dergelijke verbinding op de as Schiphol-Amsterdam-Almere en de ontsluiting van Almere zijn hiermee expliciet onderdeel geworden van de projectdoelstelling van de Zuiderzeelijn.

De TCI: een nieuw vertrekpunt

Naar aanleiding van kostenoverschrijdingen op de HSL-Zuid en de Betuweroute heeft de Tweede Kamer in 2003 een onderzoekscommissie ingesteld, de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten (TCI). De TCI heeft geconcludeerd dat de besluitvorming en beheersing van grote projecten verbeterd kan en moet worden en heeft daartoe een toetskader ontwikkeld.

De Zuiderzeelijn is door de TCI aangemerkt als 'groot project', vergelijkbaar met de HSL-Zuid en de Betuweroute. De TCI heeft het door haar ontwikkelde toetskader op de Zuiderzeelijn toegepast en heeft naar aanleiding daarvan de volgende conclusie getrokken:

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

De Tweede Kamer heeft ingestemd met de aanbevelingen van de TCI en de bovenstaande conclusie over de Zuiderzeelijn. Het kabinet heeft naar aanleiding van het TCI-debat aangegeven de procedure van het project zodanig aan te passen dat er een besluit kan worden genomen over de nut- en noodzaak van het project en conform het toetskader van de TCI, daartoe een structuurvisie op te stellen.

1.2

Het doel van de Structuurvisie Zuiderzeelijn

De Structuurvisie Zuiderzeelijn heeft als primair doel de besluitvorming over nut- en noodzaak van het project te faciliteren. Indien besloten wordt om met het project door te gaan is het tweede doel van de structuurvisie het vaststellen van de kaders waarbinnen verdere uitwerking in een latere fase dient plaats te vinden, waaronder een selectie van alternatieven.

'Met een snelle OV-verbinding van Schiphol en Amsterdam naar Almere en Groningen, wordt een verbetering van de bereikbaarheid van het Noorden en de Noordvleugel van de Randstad beoogd. Onderzocht wordt in hoeverre deze snelle verbinding tevens de positionering van het Noorden en van het nationaal stedelijk netwerk Groningen- Assen op de as Amsterdam-Hamburg (en verder) kan verbeteren en mogelijkheden kan bieden om de regionaal-economische structuur van het Noorden te versterken en wel op een dusdanige wijze, dat de huidige kernkwaliteiten van het Noorden worden behouden en versterkt.

Daarnaast wordt onderzocht in hoeverre een snelle OV-verbinding een structurerend element kan zijn in de verdere ruimtelijke ontwikkeling van de as Schiphol Amsterdam-Almere en de verbinding van Flevoland met het Noorden kan verbeteren. De vraag daarbij is of Almere, door het te ontsluiten met een openbaar vervoerssysteem van een hoog kwaliteitsniveau, een meer gelijkwaardige positie ten opzichte van de andere steden binnen de Randstad kan krijgen'.

Bron: Nota Ruimte

1.3

De Structuurvisie Zuiderzeelijn

De Structuurvisie Zuiderzeelijn is een zogenoemde project-structuurvisie. Dit betekent dat in deze structuurvisie de alternatieven voor het project Zuiderzeelijn in samenhang met de ruimtelijke context worden beschouwd. Centraal in deze structuurvisie staat de redeneerlijn van probleemstelling en ambitie tot de mogelijke oplossingen die een Zuiderzeelijn kan bieden en de mate waarin de alternatieven voor het project een oplossing bieden voor de geconstateerde problematiek dan wel bijdragen aan de ambitie.

De Structuurvisie Zuiderzeelijn richt zich met name op Noord-Nederland en de Noordvleugel van de Randstad en waar relevant op het gebied ertussen.

Een structuurvisie is een instrument voor besluitvorming en is opgenomen in het Wetsvoorstel voor de Wet op de Ruimtelijke Ordening dat op 23 februari 2006 door de Tweede Kamer is aangenomen. De Structuurvisie Zuiderzeelijn is tot stand gekomen onder verantwoordelijkheid van de Minister van Verkeer en Waterstaat, de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en de Staatssecretaris van Economische Zaken.

In de structuurvisie zijn de volgende onderdelen opgenomen:

- De probleemanalyse en de probleemstelling
- Een uitwerking van de alternatieven in relatie tot de problematiek
- De kosten en effecten van de verschillende alternatieven
- De conclusie die het kabinet trekt over de nut- en noodzaak van de Zuiderzeelijn

Om de nut- en noodzaak-vraag zorgvuldig en duidelijk te beantwoorden is een beoordelingskader opgesteld. Dit beoordelingskader structureert de feitelijke onderzoeksresultaten in een behapbaar

overzicht. De belangrijkste hoofdvragen voor de beoordeling van de verschillende alternatieven zijn:

1. Waar doen we het voor?
 - Worden de ambities bereikt?
 - Wordt de problematiek opgelost?
 - Wordt voorzien in behoeften van huidige en toekomstige consumenten?
2. Wat hebben we er aan?
3. Wat gaat het kosten en wie gaat dat betalen?
4. Wat zijn de neveneffecten?

Het beoordelingskader vormt de basis voor de conclusies over de nut- en noodzaak van het project.

Op basis van het beoordelingskader en de uitwerking van de bovenstaande onderdelen heeft het kabinet een beleidsvoornemen vastgesteld. Dit is de voorgenomen conclusie van het kabinet over de nut- en noodzaak van het project en de verschillende oplossingsrichtingen. Het beleidsvoornemen zal als onderdeel van de structuurvisie onderwerp zijn van inspraak. Op basis van de resultaten van de inspraak neemt het kabinet een definitief besluit.

1.4 **Relatie met het Noordvleugelprogramma**

Het Noordvleugelprogramma

De Zuiderzeelijn is onderdeel van het Noordvleugelprogramma. De definitieve besluitvorming over de Zuiderzeelijn zal in samenhang plaatsvinden met de andere projecten uit het Noordvleugelprogramma.

In dit Noordvleugelprogramma gaat het om de volgende projecten:

- Planstudie Schiphol - Amsterdam - Almere; verbeteren bereikbaarheid op de weg op de as Schiphol-Almere (A1, A6, A9).
- Nieuw Sleutelproject Zuidas; gebiedsontwikkeling in combinatie met infrastructuur.
- Landzijdige bereikbaarheid Schiphol; maatregelen voor de bereikbaarheid van Schiphol in combinatie met de ontwikkelingen van de luchthaven.
- Verstedelijking Almere; woningbouwtaakstelling van Almere in het kader van het woningbouwprogramma in de Noordvleugel. Vooralsnog is afgesproken dat Almere in de periode 2010-2030 zal groeien met tenminste 45.000 woningen.
- Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer/Bollenstreek; gebiedsuitwerking, die betrekking heeft op wonen en werken, mede in relatie tot het huidige verkeer en vervoersysteem, 'groenblauw' en de te verwachten ontwikkelingen rond Schiphol.
- Bereikbaarheid Utrecht; een integrale verkenning naar de bereikbaarheid Utrecht.
- Verstedelijking Utrecht; een visie op de verstedelijkingsontwikkelingen in de NV Utrecht voor de periode 2010-2030.

In deze structuurvisie wordt vanuit het perspectief van de Zuiderzeelijn een verband gelegd met die projecten uit het Noordvleugelprogramma, die een duidelijke relatie hebben met de Zuiderzeelijn. Het

gaat dan met name om de projecten Planstudie Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere, NSP Zuidas, Landzijdige bereikbaarheid Schiphol en Verstedelijking Almere.

1.5 **Voor wie is deze structuurvisie bedoeld: inspraak en advies**

De structuurvisie is bedoeld voor politieke besluitvormers, regionale en lokale bestuurders en partijen, maatschappelijke organisaties en belangstellende burgers. Kortom voor eenieder die interesse heeft in het project.

De Structuurvisie Zuiderzeelijn ligt van 21 april tot en met 1 juni ter inzage. Eenieder die dat wil kan zijn/haar zienswijze op de Structuurvisie Zuiderzeelijn in die periode schriftelijk of mondeling inbrengen.

In het kader van de structuurvisie is voor het in beeld brengen van de milieueffecten een Strategische Milieubeoordeling (SMB) opgesteld. Deze SMB heeft geresulteerd in een afzonderlijk milieuraapport, dat als bijlage bij deze structuurvisie is opgenomen. Ook het milieuraapport, dat conform EU-richtlijn 2001/42/EG is opgesteld, ligt expliciet ter inzage.

Inspreek is mogelijk op het beleidsvoornemen en op de structuurvisie inclusief het milieuraapport. Belangrijke vragen zijn:

- Kunt zich vinden in de Structuurvisie Zuiderzeelijn en in het beleidsvoornemen van het kabinet?
- Brengt de Strategische Milieubeoordeling de milieueffecten van de verschillende alternatieven voldoende in kaart?

Nadat de uitkomsten van inspraak en advies in de structuurvisie zijn verwerkt zal het kabinet een definitief besluit nemen over nut- en noodzaak van de Zuiderzeelijn.

1.6 **Hoe is de structuurvisie tot stand gekomen?**

De structuurvisie is in twee fasen tot stand gekomen. In de eerste fase is de probleemstelling opgesteld. In de tweede fase zijn de alternatieven onderzocht. De structuurvisie is tot stand gekomen in een breed proces met betrokken partijen. Toetsing en kwaliteitsborging van producten en processen hebben daarbij een belangrijke rol gespeeld.

Fase 1: de probleemstelling

In de eerste fase van de structuurvisie is een probleemanalyse uitgevoerd vanuit een viertal invalshoeken: economisch, ruimtelijk, beleidsmatig en maatschappelijk. Deze probleemanalyse sluit aan bij de nationale Beleidsnota's Nota Ruimte, Nota Mobiliteit, Pieken in de Delta en Agenda Vitaal Platteland. De probleemanalyse heeft geresulteerd in een probleemstelling waarin onder meer de opgaven voor de Structuurvisie Zuiderzeelijn zijn verwoord.

Fase 2: het uitwerken van de alternatieven en het ruimtelijk kader

De oplossingsrichtingen die in de structuurvisie van de Zuiderzeelijn zijn onderzocht zijn:

1. Integrale bereikbaarheidsoplossingen. De in dit kader uitgewerkte alternatieven gaan over een snelle OV-verbinding tussen Schiphol en Groningen, oftewel de Zuiderzeelijn - alternatieven. Ze zouden moeten bijdragen aan zowel de bereikbaarheid binnen de Noordvleugel van de Randstad als aan de bereikbaarheid van Noord-Nederland
2. Regiospecifieke oplossingen. Het gaat dan om:
 - a. Regiospecifieke bereikbaarheidsmaatregelen. De onderzochte maatregelen zouden specifieke oplossingen moeten bieden voor de bereikbaarheid van de Noordvleugel van de Randstad enerzijds en de bereikbaarheid binnen Noord-Nederland anderzijds.
 - b. Ruimtelijk-economische maatregelen voor Noord-Nederland. Het gaat hier om het zogenaamde transitiealternatief dat, op andere wijze dan via het verbeteren van de bereikbaarheid, de ruimtelijk-economische structuur van Noord-Nederland zou moeten versterken.

Per oplossingsrichting (1, 2a, 2b) zijn meerdere alternatieven uitgewerkt en in hun ruimtelijke context geplaatst. Voor deze alternatieven zijn de effecten in beeld gebracht. Het gaat dan om:

- het probleemoplossend vermogen;
- de milieueffecten, opgenomen in de Strategische Milieubeoordeling;
- de ruimtelijke effecten, opgenomen in de Ruimtelijke Effectbeschrijving;
- de financiële aspecten, opgenomen in de kostenraming, risico -analyse en de business case;
- de welvaartseffecten, opgenomen in de Kosten Baten Analyse.

Een breed proces met de omgeving

Bij de totstandkoming van de structuurvisie is een groot aantal partijen betrokken. Het gaat om:

- provincies en gemeenten;
- maatschappelijke organisaties;
- inwoners;
- marktpartijen (bedrijfsleven);
- planbureaus, Critical Review Team en Commissie m.e.r.;
- adviesraden (VROM-raad, Raad voor het Landelijk Gebied, Raad voor Verkeer en Waterstaat).

In de fase voorafgaand aan de structuurvisie is een verregaande samenwerking ontstaan tussen het rijk en betrokken provincies en gemeenten voor het project Zuiderzeelijn. Met het besluit in lijn met het TCI-toetskader een structuurvisie op te stellen is er een nieuw vertrekpunt ontstaan. Het initiatief ligt nu in eerste instantie bij het Rijk. Regionale overheden zijn betrokken, maar niet verantwoordelijk.

De Tweede Kamer heeft aan het begin van de

structuurvisiefase (juni 2005) ingestemd met het plan van aanpak voor de structuurvisie. Tijdens het proces is de Tweede Kamer geïnformeerd over de betrokkenheid van partijen in het proces (waaronder Critical Review Team) en op verschillende momenten over de uitkomsten van de probleem-analyse.

Zorgvuldig overleg met betrokken partijen is belangrijk uit oogpunt van transparantie en professioneel handelen van de overheid. Tevens is het van belang kennis en expertise in te brengen in het proces rondom de structuurvisie.

Checks and balances

De verschillende producten en processen voor de structuurvisie zijn aan toetsing en kwaliteitsborging onderworpen. Deze zogenoemde checks and balances zijn op alle relevante onderdelen van het project toegepast. Daarbij is extra aandacht geschonken aan de toetsing en kwaliteitsborging van de kostenramingen van de verschillende alternatieven. Conform het toetsingskader van de TCI is onder meer een kwantitatieve risicoanalyse opgesteld.

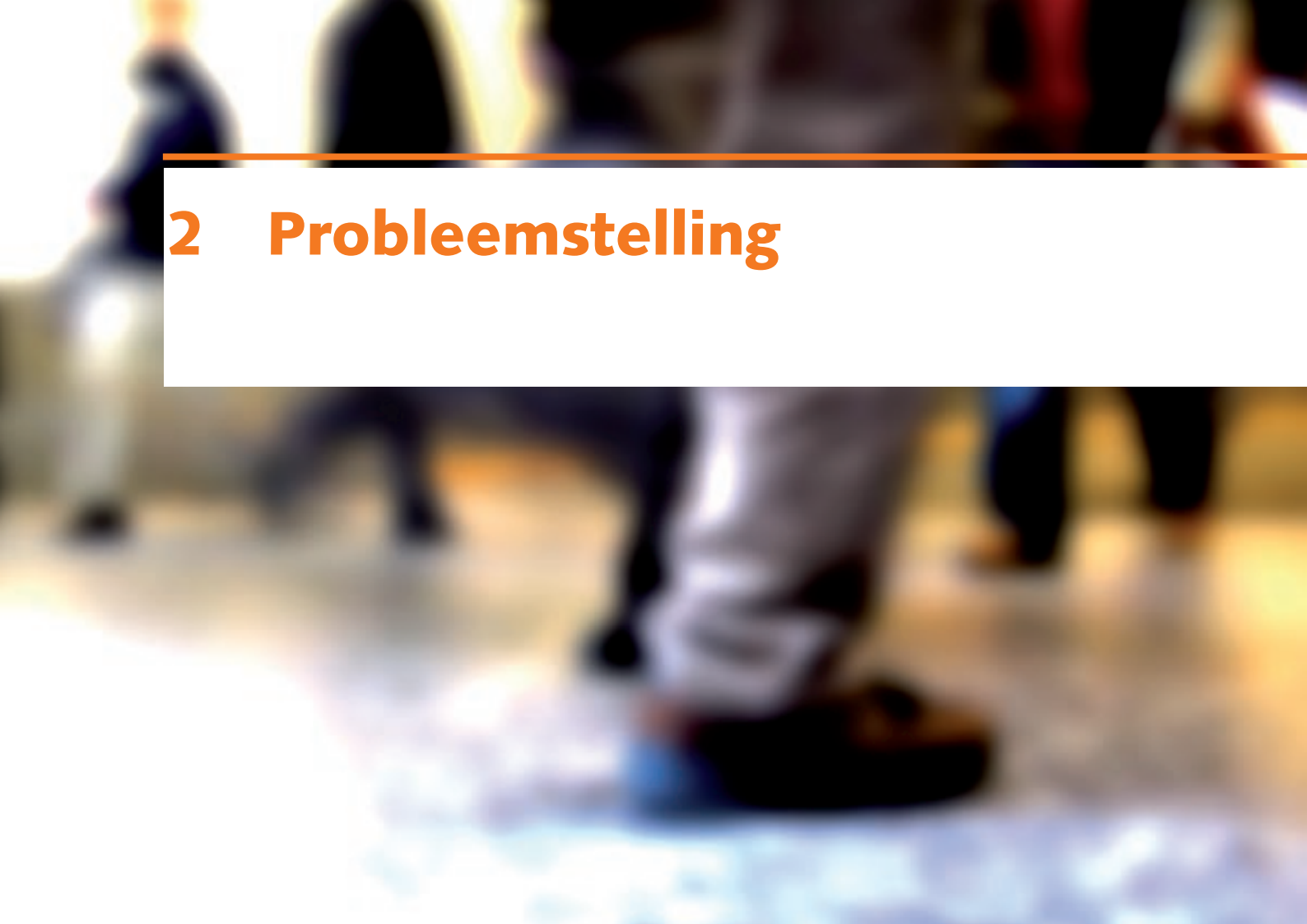
Om te borgen dat besluitvorming over nut- en noodzaak zorgvuldig plaatsvindt en dat de structuurvisie conform advies van de TCI tot stand komt, is door de minister van VenW onder andere het Critical Review Team (CRT) ingesteld. Het CRT bestaat uit onafhankelijke deskundigen uit de wetenschappelijke wereld, bestuur en bedrijfsleven. Het CRT heeft het proces van de totstandkoming van de structuurvisie en het besluitvormingsproces kritisch gevolgd en gevraagd en ongevraagd advies gegeven. De belangrijkste adviezen van het CRT zijn in deze structuurvisie opgenomen.

1.7 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de uitkomsten van de probleemanalyse en de probleemstelling gepresenteerd. In hoofdstuk 3 worden de alternatieven in hun ruimtelijke context geplaatst. Hoofdstuk 4 beschrijft de alternatieven op hoofdlijnen. Vanaf hoofdstuk 5 tot en met 8 wordt antwoord gegeven op de hoofdvragen uit het beoordelingskader. In hoofdstuk 5 'Waar doen we het voor?' wordt op basis van de verschillende onderzoeksresultaten beschreven in hoeverre de alternatieven een bijdrage leveren aan het bereiken van de ambitie, het oplossen van de problematiek of de behoeften van de consument. In hoofdstuk 6 worden de uitkomsten van de kosten-batenanalyse gepresenteerd in beantwoording op de vraag 'waar doen we het voor?' In hoofdstuk 7 worden de financiële aspecten beschreven, het gaat dan om de kostenraming, de risico's en onzekerheden en de resultaten uit de businesscase. In hoofdstuk 8 zijn de neveneffecten, zowel de milieueffecten als de ruimtelijk effecten opgenomen. In hoofdstuk 9 wordt het proces met de omgeving beschreven, waarna in hoofdstuk 10 de conclusies worden getrokken.



2 Probleemstelling



2 Probleemstelling

2.1 Inleiding

Een belangrijke onderdeel van de Structuurvisie Zuiderzeelijn is de probleemanalyse. De probleemanalyse brengt de noodzaak voor het project in kaart. Uit de probleemanalyse blijkt welke knelpunten en kansen er zijn voor de ruimtelijke en economische ontwikkeling van het Noorden en de Noordvleugel van de Randstad en voor zover relevant, het gebied ertussen.

Op basis van de probleemanalyse is een probleemstelling geformuleerd voor Noord-Nederland en de Noordvleugel van de Randstad. Op basis daarvan is vervolgens de definitieve scope van de alternatieven voor de structuurvisie bepaald.

2.2

Van probleemanalyse naar probleemstelling: de aanpak

De probleemanalyse bestaat uit vier pijlers, te weten:

- Een kwantitatief economisch onderzoek
- Een ruimtelijke analyse
- Een analyse van het vigerende beleid
- Een omgevingsanalyse

Een synthese van de bovenstaande onderzoeken heeft geleid tot de probleemstelling Zuiderzeelijn. De probleemanalyse, inclusief de synthese, is uitgebreider beschreven in het rapport 'probleemstelling Zuiderzeelijn' dat als bijlage bij deze structuurvisie is opgenomen. De bovenstaande onderzoeken en analyses zijn als bijlage bij het rapport Probleemstelling gevoegd.

2.3

Noord-Nederland

Ruimtelijk-economische typering

De Commissie Langman heeft in 1998 geconstateerd dat het Noorden economisch achterbleef in vergelijking tot de rest van Nederland. Hoewel de economische structuur van Noord-Nederland de afgelopen jaren is versterkt, is er nog steeds sprake van een achterstand. De economie van Noord-Nederland groeit sinds 2001 iets harder dan de rest van Nederland. Op nationale schaal kan Noord-Nederland op dit moment nog overwegend worden getypeerd als een zogeheten productie-regio. Dit betekent dat het Noorden een relatieve oververtegenwoordiging heeft van meer traditionele activiteiten als landbouw en industrie. Het is de vraag of de economische clusters zich kunnen handhaven en uitbreiden, mede omdat de concurrentie van de 'lage lonen' landen sterker wordt. De aantrekkelijkheid van het Noorden ligt in de beschikbaarheid van goede basisinfrastructuur, lage kosten van bedrijventerreinen en de beschikbaarheid van (laaggeschoolde) arbeidskrachten tegen redelijke lonen.

Noord-Nederland heeft een goed woon- en leefklimaat en aantrekkelijke vestigingsmogelijkheden voor wonen, werken en recreatie. De ruimtelijke spreiding van activiteiten is relatief groot.

In de grotere steden in de regio heeft de meeste groei plaatsgevonden. Het gaat dan met name om Groningen, maar ook om Leeuwarden en Assen. Deze steden krijgen steeds meer een verzorgende functie voor de omgeving. Daarnaast heeft ook in de steden Lelystad en Zwolle een grote economische groei plaatsgevonden. Het nationaal stedelijk netwerk Groningen - Assen is als een van de belangrijke grootstedelijke gebieden in Nederland in de Nota Ruimte aangewezen als stedelijk netwerk.

De aansluiting van Noord-Nederland op de Randstad loopt via twee hoofdverbindingssassen. Het gaat om de A6/A7, van Groningen via Almere naar Amsterdam en de A28 via Zwolle naar Utrecht.

Uit Advies VROM Raad, Raad voor het Landelijk Gebied en Raad voor Verkeer en Waterstaat:

Mede gebaseerd op internationale ervaring lijkt de aanleg van een HSL zonder aansluiting op een internationaal netwerk (richting Hamburg, Scandinavië) niet levensvatbaar te zijn. In 2003 is duidelijk geworden dat de Zuiderzeelijn niet in het Trans Europees Netwerk opgenomen zou worden. Daarnaast is duidelijk dat de Duitse regering in haar regeerakkoord de investeringen binnen de Duitse grenzen concentreert op het verbeteren van de verbindingen tussen Noord en Zuid en tussen Noord en Oost.

Ambitie

De rijksoverheid heeft de ambitie de voorwaarden te scheppen voor het vitaliseren van de economie van Noord-Nederland door een verdere bundeling van verstedelijking en economische activiteiten. Daartoe wordt ingezet op het versterken van de meest kansrijke (inter)nationaal onderscheidende clusters. Deze ambitie is ook beschreven in de nota Pieken in de Delta. Ook daarin is opgenomen dat 'het economisch perspectief in het Noorden lijkt te liggen in het verder versterken van de bestaande sectoren en stappen te zetten in de richting van een moderne economische structuur. Verbeteren van het innoverend vermogen en het vergroten van de export zijn kansrijke opties.'

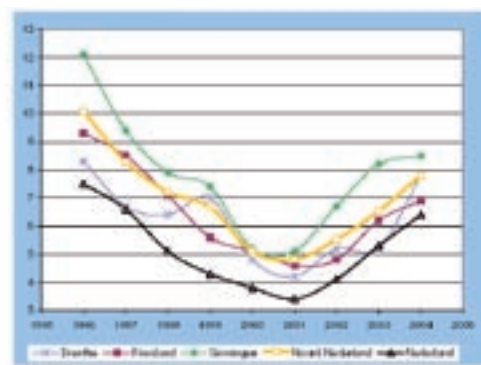
Het bovenstaande kan worden ingevuld met een beleid gericht op de verbetering van de sectorstructuur en dan met name een transitie van de op kostenvoordelen gebaseerde activiteiten in de richting van op kennis gerelateerde activiteiten. Daartoe behoort ook het stimuleren van innovatie, kennis en ondernemerschap. Uit de probleemanalyse is gebleken dat er geen aanleiding bestaat om de internationale context in de structuurvisie verder uit te werken.

Probleemstelling en opgaven

Vanuit de probleemanalyse zijn de opgaven voor Noord-Nederland geformuleerd:

- Het versterken van de meest kansrijke economische clusters;
- het concentreren van economische ontwikkeling en verstedelijking;
- het stimuleren van innovatie, kennis en ondernemerschap;
- het verbeteren van bereikbaarheid, zowel binnen de regio als van Noord-Nederland met de rest van Nederland.

Een nadere analyse van de kansen en knelpunten leert dat al veel maatregelen (in projecten en programma's) genomen zijn. Voor de noordelijke opgaven loopt een aantal acties dat voortvloeit uit het (integrale) Langmanpakket/Kompas voor het Noorden, dan wel het in voorbereiding zijnde uitvoeringsprogramma Pieken in de Delta/uitvoering motie Van Dijk (vanaf 2007). In dat kader was de Zuiderzeelijn onder meer beoogd voor het verbeteren van de bereikbaarheid en daarmee het versterken van de economie.



Bron: CBS

Feitelijke ontwikkeling werkloosheid (%)

De analyse heeft geleid tot de volgende probleemstelling voor Noord-Nederland:

'Het versterken van de ruimtelijk - economische structuur en het stimuleren van kansrijke clusters.'

Vanuit de probleemstelling zijn voor de structuurvisie de volgende onderzoeksvragen opgesteld:

- Draagt verbetering van OV-bereikbaarheid met andere regio's bij aan versterking van de regionaal-economische concurrentiekracht?
- Draagt verbetering van OV-bereikbaarheid binnen Noord-Nederland bij aan versterking van de regionaal-economische concurrentiekracht?
- Zijn ruimtelijk-economische maatregelen die leiden tot versterking van kansrijke clusters en transitie naar een kenniseconomie effectiever dan verbetering van de OV-bereikbaarheid?

In het vervolg van de structuurvisie worden bovenstaande onderzoeksvragen beantwoord.

2.4 Noordvleugel

Ruimtelijk-economische typering

De Noordvleugel kan grofweg worden geschetst als het noordelijk deel van de Randstad en kenmerkt zich als een gebied met een hoge bevolkingsdichtheid, een hoog Bruto Regionaal Product en kan op nationale schaal worden gekenmerkt als een kennishub. Dit betekent dat de economie voor een belangrijk deel georiënteerd is op kennis-intensieve activiteiten. De economische motor van de Noordvleugel is met name het gebied rondom Schiphol en de zuidkant van Amsterdam. Almere en Midden-Flevoland laten een goede economische ontwikkeling zien, terwijl de Noordoostpolder een economische structuur heeft die vergelijkbaar is met die van Noord-Nederland. Het Zuidelijk deel van Flevoland maakt onderdeel uit van de Noordvleugel.

De Noordvleugel kan (net als de Randstad als geheel) ruimtelijk worden getypeerd als een metropolitane omgeving. Binnen Europa maakt de Noordvleugel onderdeel uit van het economische kerngebied, gezamenlijk met Londen, Parijs, Ruhrgebied en de Vlaamse Ruit.

De belangrijkste internationale assen lopen richting Brussel/Parijs en richting het Ruhrgebied. Er is op dit moment geen sprake van een substantiële internationale oriëntatie vanuit de Randstad via het Noorden. Het rijk zet niet in op een verandering van deze oriëntatie maar gaat, conform de Nota Ruimte en Pieken in de Delta, uit van een verdere benutting van de bestaande ruimtelijke ontwikkelingen en economische potenties.

De grootste ruimtelijke ontwikkeling vindt plaats vanaf Groot Amsterdam naar het zuidwesten richting Haarlemmermeer/Schiphol (m.n. werken) en naar het oosten richting Almere (tot nu toe m.n. wonen). In Almere neemt het aantal arbeidsplaatsen op dit moment procentueel meer toe dan het aantal inwoners, maar in absolute zin groeit het aantal inwoners nog altijd harder. Hierdoor verslechtert de woon-werkbalans verder. Dit betekent dat inwoners van Almere elders (en dan met name in Amsterdam en Schiphol) blijven werken en dat dit relatief veel woon-werkverkeer veroorzaakt voor alle modaliteiten. De belangrijkste verkeers- en vervoersrelaties liggen langs de genoemde as Haarlemmermeer/Schiphol-Amsterdam-Almere. Het aandeel OV is in de Noordvleugel relatief hoog.

Ambitie

Het rijk heeft voor de Noordvleugel de ambitie om de internationale concurrentiepositie te versterken. Als onderdeel hiervan zou de Noordvleugel optimaal moeten functioneren als onderdeel van het Nationaal Stedelijk Netwerk Randstad.

Door de regio zelf wordt een metropolitane strategie ontwikkeld om de internationale concurrentiekracht te versterken. Voor economische groei met gewenste massa en diversiteit is groei van een gevarieerde beroepsbevolking nodig. Om de beroepsbevolking te kunnen huisvesten kent de regio een woningbouwopgave van 150.000 woningen in de periode 2010 - 2030. Om de scheve woon-werkbalans te verbeteren wordt door de regio ook naar mogelijkheden gezocht om de werkgelegenheid in Almere te bevorderen.

Opgaven

De belangrijkste opgaven voor het behalen van de geformuleerde ambities zijn:

- Regionale wegbereikbaarheid verbeteren. De grote woon-werkpendel op de weg op de as Schiphol-Amsterdam-Almere moet worden opgevangen om de Noordvleugel voldoende aantrekkelijk te houden voor bedrijven.
- Vraag en aanbod op de woningmarkt in de regio beter op elkaar aan laten sluiten, zowel kwantitatief als kwalitatief. Dit wordt voor een groot deel in Almere opgevangen (ca. 45.000 woningen), daarnaast is er een grote woningbouwopgave voor Amsterdam binnenstedelijk (50.000 woningen) en de Haarlemmermeer/Bollenstreek.
- Het tekort aan goed opgeleid personeel opvangen.
- Het OV in de regio en specifiek op de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere is onvoldoende aantrekkelijk. Vanwege de afnemende bereikbaarheid van binnensteden met de auto is het

voor bedrijven belangrijk dat het alternatief van het openbaar vervoer aan kwaliteit wint. Dan gaat het om comfort, betrouwbaarheid en aantrekkelijkheid (reistijd en frequentie). Ook kan een beter OV bijdragen aan het functioneren van de Noordvleugel als stedelijk netwerk (in het Nationaal Stedelijk Netwerk Randstad).

- Beschikbaarheid van bedrijventerreinen is in groot Amsterdam onvoldoende. Dit geldt niet voor de kantorenmarkt waar op dit moment sprake is van overcapaciteit.

Belangrijke kansen zijn de krachtige internationale oriëntatie, met sterke knooppunten, een zee- en luchthaven, een goede aansluiting op het net van hogesnelheidstreinen, de internethub, een concentratie van kennisintensieve en contactintensieve activiteiten en een groot toeristisch potentieel (steden en landschap). Voor Flevoland zijn de mogelijke groei van het vliegveld Lelystad en de innovatie in de landbouw en de voedselproductie belangrijke ontwikkelingen die als kansen kunnen worden gezien.

De analyse leidt tot de volgende probleemstelling voor de Noordvleugel:
'Het versterken van de economische concurrentiepositie met wegbereikbaarheid als voornaamste knelpunt.'

De genoemde opgaven worden voor een groot deel onderzocht en uitgewerkt in projecten binnen het Programma Noordvleugel, waar de projecten in samenhang worden gezien. Dit betreft met name de wegbereikbaarheid en de woningopgave. Ook de andere opgaven voor de Noordvleugel worden ondervangen door reeds ingezet beleid. Dit geldt niet voor het knelpunt 'OV onvoldoende aantrekkelijk'.

Daarom is als opgave geformuleerd voor de Structuurvisie Zuiderzeelijn om oplossingen te onderzoeken voor het gesignaleerde knelpunt 'regionale bereikbaarheid OV'.

Vanuit deze probleemstelling zijn de volgende onderzoeksvragen opgesteld:

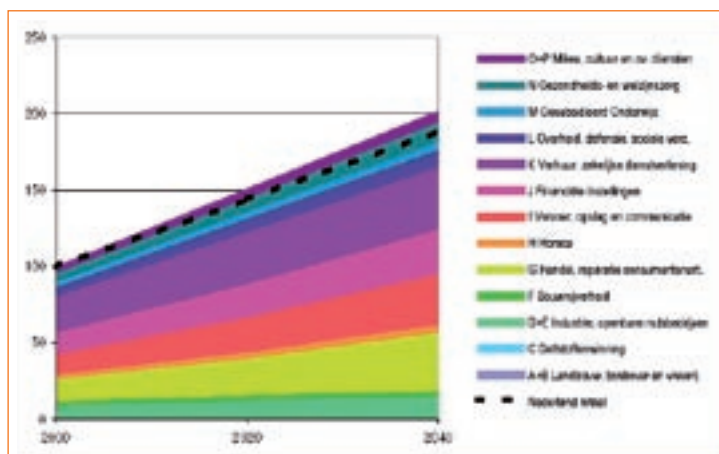
- Wat zijn adequate (regionaal) OV-verbindingen op de as Schiphol - Almere en op welke termijn ontstaan in het huidige OV-systeem knelpunten?
- Draagt verbetering van OV op de as Schiphol-Almere, via verbetering van de intra-regionale bereikbaarheid, bij aan versterking van de regionaal-economische concurrentiekracht?

In het vervolg van de structuurvisie zullen bovenstaande onderzoeksvragen worden beantwoord.

2.5

Consequentie van de probleemstelling voor het uitwerken van de alternatieven

Uit de probleemanalyse blijkt dat het Noorden en de Noordvleugel twee zeer verschillende gebieden zijn met verschillende opgaven. Voor het Noorden gaat het met name om het versterken van de (ruimtelijk)-economische structuur en de stimulering van de meest kansrijke clusters. Voor



Ontwikkeling bruto toegevoegde waarde Noordvleugel 2000-2040
(index 2000 = 100)

Kerncijfers 2005

Kerncijfers	Noord-Nederland	Noordvleugel Randstad
Oppervlakte	24,6%	2,5%
Bevolking	10,4%	8,5%
Beroepsbevolking*	10,0%	9,1%
65+ers	11,2%	6,9%
Jongeren (0-20)	10,3%	8,2%
Werklozen*	12,3%	10,0%
Werkgelegenheid (banen)*	9,0%	11,1%
Bruto toegevoegde waarde**	9,6%	12,1%
Bruto toegevoegde waarde***	8,5%	12,1%

Bron: CBS

*cijfers 2004

**cijfers 2002, inclusief delfstofwinning

***cijfers 2002, gecorrigeerd voor delfstofwinning

de Noordvleugel is met name het behoud en versterking van de internationale concurrentiepositie van belang en daarbij is de wegbereikbaarheid het voornaamste knelpunt. Dit knelpunt wordt binnen het Programma Noordvleugel opgepakt met de planstudie wegontsluiting Almere.

Verbreden structuurvisie

Uit de probleemanalyse kan niet opgemaakt worden dat een Zuiderzeelijn noodzakelijk is voor de ontwikkeling van zowel Noorden als de Noordvleugel. Naar aanleiding van de probleemstelling en de verschillende opgaven is besloten in de Structuurvisie Zuiderzeelijn niet alleen te kijken naar integrale Zuiderzeelijnoplossingen, maar ook oplossingen voor Noord-Nederland en de Noordvleugel apart te bezien. Adviezen van het Critical Review Team en de Commissie m.e.r. ondersteunen deze verbreding. Daarnaast werd uit de probleemanalyse duidelijk dat voor Noord-Nederland naast bereikbaarheidsoplossingen ook andersoortige oplossingen dan bereikbaarheid zouden moeten worden bekeken voor het bereiken van de ambities voor het Noorden. Dit heeft geleid tot het zogenaamde transitiealternatief, waarbinnen door middel van ruimtelijk-economische maatregelen

de ruimtelijk economische structuur van het Noorden zou moeten worden versterkt.

Dit betekent voor de structuurvisie dat de volgende oplossingen zijn uitgewerkt:

- Integrale bereikbaarheidsoplossingen. De in dit kader uitgewerkte alternatieven gaan over een snelle OV-verbinding tussen Schiphol en Groningen, oftewel de Zuiderzeelijnalternatieven. Ze zouden moeten bijdragen aan zowel de bereikbaarheid binnen de Noordvleugel van de Randstad als aan de bereikbaarheid van Noord-Nederland
- Regiospecifieke oplossingen. Het gaat dan om:
 - Regiospecifieke bereikbaarheidsmaatregelen. De onderzochte maatregelen zouden specifieke oplossingen moeten bieden voor de bereikbaarheid van de Noordvleugel van de Randstad enerzijds en de bereikbaarheid binnen Noord-Nederland anderzijds.
 - Ruimtelijk-economische maatregelen voor Noord-Nederland. Het gaat hier om het zogenaamde transitiealternatief dat, op andere wijze dan via het verbeteren van de bereikbaarheid, de ruimtelijk-economische structuur van Noord-Nederland zou moeten versterken.

Advies CRT

- *beschouw de problematiek in Noord-Nederland en in Noordvleugel zowel separaat als in onderlinge samenhang;*
- *besteed expliciet aandacht aan sterke punten van de noordelijke economie en de ontwikkelingsmogelijkheden daarvan;*
- *kijk ook naar andersoortige aspecten voor Noord-Nederland o.g.v. ruimte, economie, werkgelegenheid;*
- *schenk aandacht aan de ontwikkelingen rond Schiphol en de afhankelijkheid van technologische en internationale vervoersontwikkelingen.*

Advies Cie mer

- *maak expliciet een afweging van de meerwaarde van verkeer- en vervoersoplossingen ten opzichte van andersoortige oplossingen.*

3 De integraal ruimtelijke ontwerpen

3 De integraal ruimtelijke ontwerpen

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt de ruimtelijke context van de Structuurvisie Zuiderzeelijn beschreven.

Om invulling te geven aan deze context zijn verschillende ruimtelijke ontwikkelingsstrategieën onderscheiden. Deze strategieën zijn opgesteld op basis van de probleemstelling en de ruimtelijke visies, die in de bijlagen bij deze structuurvisie zijn opgenomen. De ruimtelijke ontwikkelingsstrategieën zijn vervolgens uitgewerkt in integraal ruimtelijke ontwerpen.

Deze Integraal Ruimtelijke Ontwerpen (IRO's) zijn omgezet in kaartbeelden, die samen met een beschrijving van de ruimtelijke ontwerpen in dit hoofdstuk zijn opgenomen.

3.2

Van ruimtelijke ontwikkelingsstrategie naar integraal ruimtelijk ontwerp

De aansluiting van Noord-Nederland op de Randstad loopt via twee hoofdverbindingssassen. Het gaat om de A6/A7-as, van Groningen via Almere naar Amsterdam, en de A28-as via Zwolle naar Utrecht. Deze assen maken onderdeel uit van het nationaal ruimtelijk beleid volgens de Nota Ruimte.

Vanuit de probleemstelling voor de Structuurvisie Zuiderzeelijn en de op basis daarvan geformuleerde ambities voor Noord-Nederland en de Noordvleugel zijn vier ruimtelijke ontwikkelingsstrategieën te onderscheiden. Dit zijn:

- Een ruimtelijke ontwikkelingsstrategie waarbij een accent wordt gelegd op de A6/A7 ontwikkelingsas. De Zuiderzeelijn kan daarbij worden gezien als een strategische ingreep ten behoeve van een positieve trendbreuk in de economische ontwikkeling van het Noorden.
- Een ruimtelijke ontwikkelingsstrategie, waarbij een accent wordt gelegd op de A28-as. Deze ruimtelijke ontwikkelingsstrategie gaat uit van een verdere benutting van de bestaande ruimtelijke ontwikkelingen en potenties.
- Een ruimtelijke ontwikkelingsstrategie gericht op de interne bereikbaarheid van de regio's. Voor de Noordvleugel gaat het dan om een metropolitane strategie die uitgaat van het accommoderen van economische ontwikkeling door het functioneren van de Noordvleugel binnen het nationaal stedelijk netwerk Randstad waar Almere ook volwaardig deel van uitmaakt. Voor Noord-Nederland gaat het dan om het accommoderen van de trendmatige ruimtelijke ontwikkelingen in combinatie met verbetering van de intraregionale bereikbaarheid.
- Een ruimtelijk (– economische) strategie gericht op de transitie van Noord-Nederland. Dit is een ontwikkelingsstrategie die een bijdrage levert aan de vitalisering van de ruimtelijke economische structuur van het Noorden door middel van een versterking van kansrijke clusters en transitie naar kenniseconomie.

Noord-Nederland heeft een Regionale Gebiedsuitwerking Zuiderzeelijn uitgewerkt, die de eerste ruimtelijke ontwikkelingsstrategie ondersteunt. Deze en de andere gebiedsvisies zoals opgenomen in de bijlagen van de structuurvisie hebben input gevormd voor het uitwerken van de ruimtelijke ontwikkelingsstrategieën.

De Integraal Ruimtelijke Ontwerpen (IRO's)

Op basis van de genoemde ontwikkelingsstrategieën zijn ruimtelijke ontwerpen gemaakt. Het doel van de ruimtelijke ontwerpen is het in beeld brengen van de samenhang tussen de oplossingsrichtingen die in de structuurvisie worden onderzocht en de alternatieven, de ruimtelijke ontwikkelingen en de belangrijkste andere projecten in Noord-Nederland en de Noordvleugel. Er kunnen op nationaal niveau in lijn met de ruimtelijke ontwikkelingsstrategieën vier IRO's worden onderscheiden, te weten:

1. IRO met een accent op de ontwikkeling van de A6/A7-as;
2. IRO met een accent op de ontwikkeling van de A28-as;
3. IRO gericht op de interne bereikbaarheid van de Noordvleugel en Noord-Nederland;
4. IRO gericht op de transitie van de ruimtelijk-economische structuur van Noord-Nederland.

Van het derde genoemde IRO zijn specifiek voor de Noordvleugel nog eens vier uitwerkingen gemaakt, die aansluiten op de verstedelijkingsmodellen voor Almere. Alle IRO's sluiten aan bij het nationaal beleid zoals beschreven in de Nota Ruimte.

De IRO's geven géén blauwdruk voor de toekomst, maar geven op ruimtelijk-strategisch niveau mogelijke ontwikkelingsrichtingen aan. Op grond hiervan kan elk alternatief dat in de structuurvisie wordt onderzocht in een brede ruimtelijke context worden geplaatst. Of de ontwikkelingsrichtingen daadwerkelijk worden versterkt door een Zuiderzeelijn of een van de andere oplossingsrichtingen blijkt uit de diverse effectenstudies die in het vervolg van de structuurvisie worden beschreven.

Bij het opstellen van de integraal ruimtelijke ontwerpen zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Voor zowel de A6/A7-as als de A6/A28-as is een zo optimaal mogelijke verdeling van wonen en werken opgesteld;
- Noord-Nederland: programmatische opgave volgens de nota Ruimte (211.000 woningen)
- Noordvleugel: programmatische opgaven volgens bestuurlijk afgesproken taakstelling van 150.000 woningen voor de periode 2010-2030.

3.3

Beschrijving Integraal Ruimtelijke Ontwerpen

Hieronder worden de vier te onderscheiden IRO's nader beschreven. Voor een meer gedetailleerde beschrijving wordt verwezen naar het rapport Integraal Ruimtelijke Ontwerpen, dat als bijlage is opgenomen bij deze structuurvisie. Hierin worden mogelijke toekomstbeelden geschetst voor de ruimtelijke ontwikkelingen.

3.3.1

IRO met een accent op de ontwikkeling van de A6/A7-as

In dit ruimtelijk ontwerp wordt een accent gelegd op de ruimtelijke(-economische) ontwikkelingen rondom de A6/A7-as in combinatie met de aanleg van een snelle OV-verbinding via het Zuiderzeelijntracé. Deze ruimtelijke ontwikkelingsstrategie kan worden getypeerd als 'strategische sprong voorwaarts'.

In dit ontwerp wordt een snelle verbinding ingezet als strategische interventie om ruimtelijke ontwikkelingen op meerdere schaalniveaus ((inter)nationaal en regionaal) te sturen. De economische kernzones van het Noorden en met name het nationaal stedelijk netwerk Groningen-Assen

nome ontwikkelingen langs de A6/A7 kunnen versterken. Daarbij kan dit ontwerp een positieve bijdrage leveren aan bundeling van verstedelijking in kernzones en concentratie van activiteiten in de haltesteden in het Noorden en Flevoland. Door het verkorten van de afstand tussen de Randstad en het Noorden kunnen woon-, werk- en recreatie-keuzen worden heroverwogen.

Een Zuiderzeelijn zou in dit beeld kunnen zorgen voor een ruimtelijke herverdeling van wonen en werken binnen de regio en de aanwezige auto-

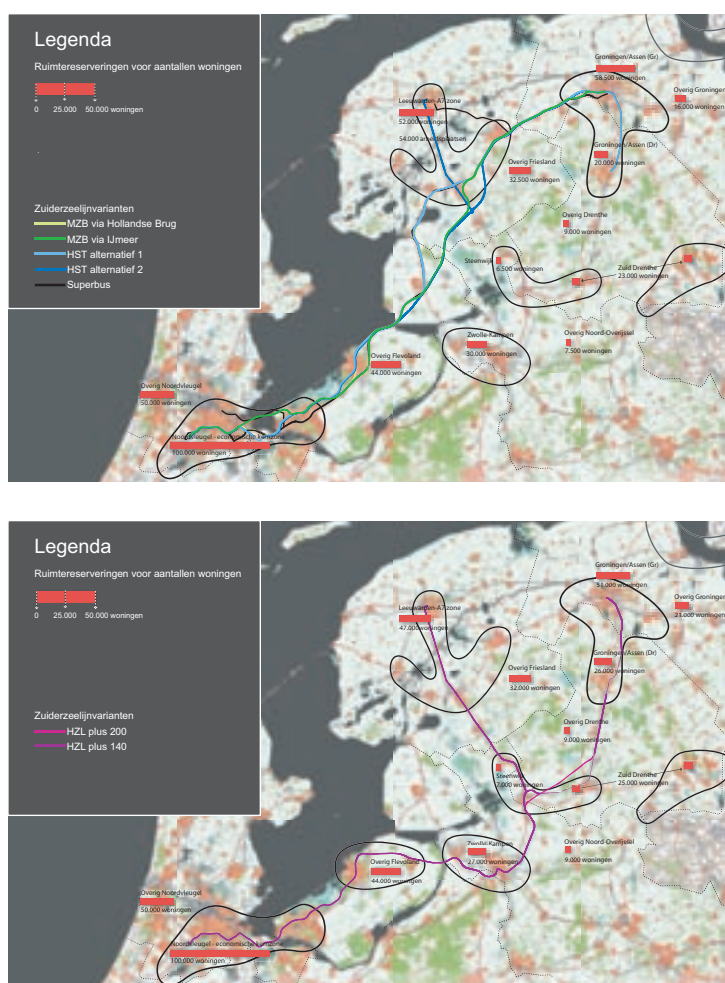
3.3.2 IRO met een accent op de ontwikkeling van de A28-as

De trendmatige ontwikkelingen wijzen op een verdere groei op de corridor Amsterdam-Almere-Lelystad-Zwolle/Kampen. In deze strategie dient deze ontwikkeling zo goed mogelijk te worden ondersteund. Zwolle, als spin in het netwerk van spoorverbindingen, kan dan als springplank naar Noord- en Oost-Nederland gaan functioneren. Een verdere uitbreiding van het stedelijk netwerk vanuit Zwolle wordt voorzien in noordelijke richting (Meppel-Steenwijk) en in westelijke richting (Dronten-Lelystad).

In Noord-Nederland wordt de positie van het nationaal stedelijk netwerk Groningen-Assen versterkt. De ruimtelijke ontwikkelingen worden hier zoveel mogelijk geconcentreerd. Daarnaast vindt versterking van het stedelijk netwerk plaats door een betere en snellere verbinding met de overige stedelijke regio's in Nederland. Niet alleen de relatie met de Noordvleugel speelt daar bij een belangrijke rol, maar ook de relatie met de Zuidvleugel (Den Haag-Rotterdam), Twente (en het Duitse achterland), de Stadsregio Arnhem-Nijmegen (en het Ruhrgebied) en de stadsregio Eindhoven (Brabantstad) is daarbij van belang.

De steden langs de A6/A7 zijn meer gericht op de weginfrastructuur, die voor Noord-Nederland een belangrijke rol voor de economische ontwikkeling blijft spelen. De ruimtelijk-economische ontwikkelingen in Friesland concentreren zich in Leeuwarden en Friesland zal zich vooral kunnen richten op het watertoerisme met het IJsselmeer, het Friese Merengebied en de Waddeneilanden. In Drenthe blijft de (kleinschalige) recreatie voorop staan.

Dit levert het beeld op zoals in figuur 3.2.



Figuur 3.2
Concentreren van ruimtelijk-economische ontwikkelingen rondom de A28-as vanaf Zwolle en rondom de A6 vanaf Amsterdam tot Lelystad, gecombineerd met het opwaarderen van de bestaande railinfrastructuur en treindiensten.

3.3.3

Integraal Ruimtelijk Ontwerpen Interne bereikbaarheid

Het ruimtelijk ontwerp voor de interne bereikbaarheid gaat uit van het accommoderen van trendmatige ruimtelijke ontwikkelingen in combinatie met verbetering van de bereikbaarheid binnen de regio. Daarbij wordt uitgegaan van separate oplossingen voor Noord-Nederland en de Noordvleugel van de Randstad.

Voor de Noordvleugel zijn vier regionale uitwerkingen gemaakt die aansluiten op verstedelijkingsmodellen die thans voor Almere worden onderzocht. Dit komt in de bijgevoegde kaartbeelden ook tot uitdrukking.

Noord-Nederland

In dit beeld wordt de ruimtelijke spreiding ondersteund door een adequaat systeem van intra-regionale verbindingen. Dit biedt de mogelijkheid voor alle grotere steden in Noord-Nederland om zich te specialiseren op de eigen sterke economische clusters. Samenwerking is daarbij van belang. De stad Groningen heeft een centrale positie in Noord-Nederland. Deze centrale positie wordt verder versterkt door een verbetering van haar bereikbaarheid vanuit de rest van Noord-Nederland. Ook de positie van Leeuwarden wordt verstevigd door de verbindingen van en naar deze stad te verbeteren. Het landschap van Noord-Nederland transformeert, mede onder de invloed van de verbeterende regionale verbindingen en de gespreide ontwikkelingen, langzaam naar een woon-(werk)landschap.

Dit levert het beeld op uit figuur 3.3.

Noordvleugel

Om de autonome bevolkingsgroei en de gewenste groei van de beroepsbevolking te accommoderen kent de Noordvleugel een woningbouwopgave van 150.000 woningen voor de periode van 2010 tot 2030, waarvan tenminste 45.000 in Almere.

Als de trend van de ontwikkeling wordt voortgezet zal de werkgelegenheid zich blijven concentreren rondom Schiphol en de zuidkant van Amsterdam en zal het aantal woningen in Almere blijven toenemen. De werkgelegenheid in Almere blijft daarmee in een scheve verhouding tot de beroepsbevolking. Door woningen te bouwen in Haarlemmermeer e.o. en een grote binnenstedelijke opgave van Amsterdam wordt getracht de scheve woon-werkbalans meer in evenwicht te brengen. Daarnaast wordt naar mogelijkheden gezocht om de groei van de werkgelegenheid in Almere te bevorderen.

Grootschalige werkgelegenheid blijft geconcentreerd rond knooppunten van openbaar vervoer. In combinatie met de wetenschap dat het gebruik van de auto in een sterk verstedelijkt gebied aan beperkingen onderhevig is, betekent dit dat het openbaar vervoer en in het bijzonder het regionale openbaar vervoer voldoende capaciteit en kwaliteit zou moeten bieden om de groeiende forenzenstromen te verwerken. Dat geldt vooral voor de



Figuur 3.3.

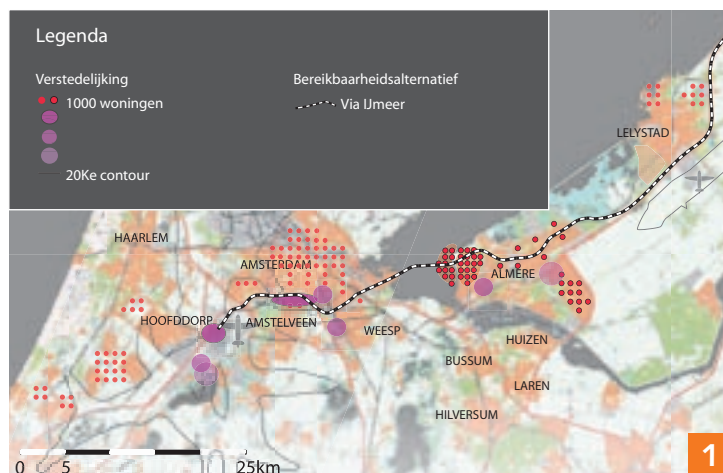
Accommoderen van ruimtelijke en economische ontwikkelingen, waarbij de bestaande ruimtelijke structuur als uitgangspunt wordt genomen. Versterking centrumpositie Groningen-Assen en Leeuwarden.

corridor Schiphol-Amsterdam (Zuidas)-Almere, waar zich de komende jaren de grootste ruimtelijke ontwikkelingen voordoen.

Voor Almere zijn drie verstedelijkingsmodellen in discussie: een westelijke ontwikkeling buitendijks of een westelijke ontwikkeling geheel binnendijks en als derde een ontwikkeling zowel west als oostwaarts. Afhankelijk van de verstedelijkingsmodellen ligt een OV-verbinding tussen Almere en Amsterdam via een nieuwe IJmeerverbinding of via de reeds bestaande Hollandse Brug meer of minder voor de hand. Daarbij wordt de versterking van de regionale ontsluitingsstructuur van het stedelijk netwerk en een grotere interactie tussen Amsterdam en Almere beoogd.

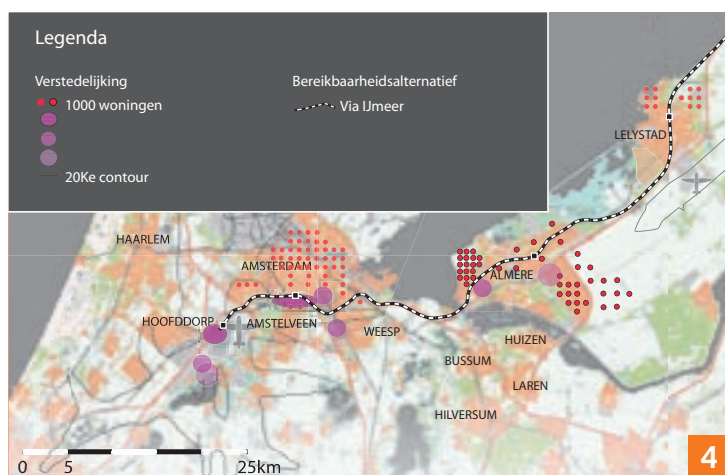
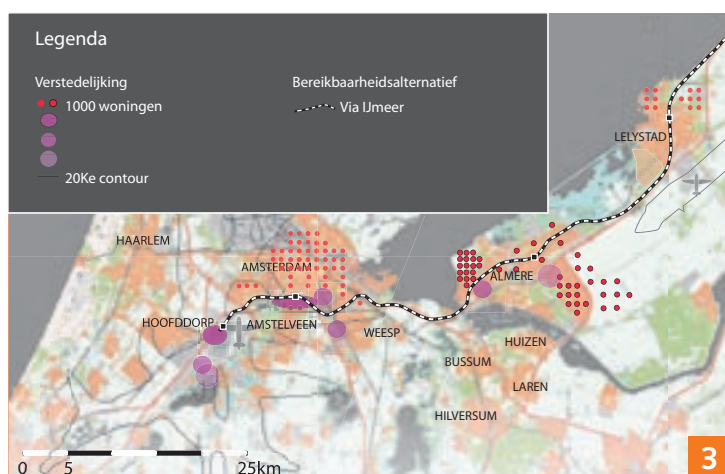
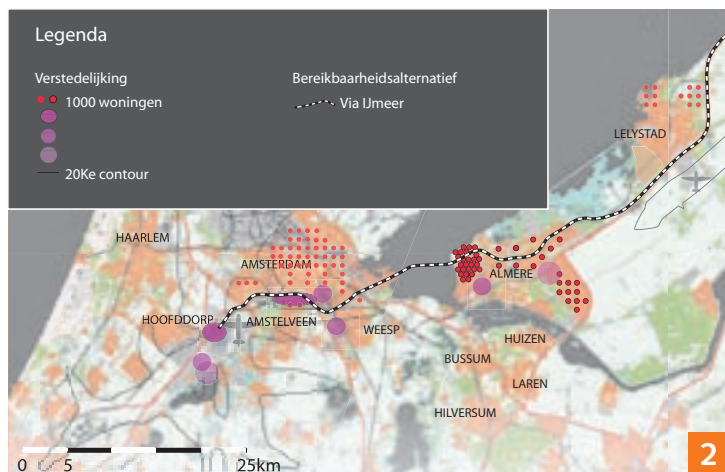
Dit geeft de volgende beelden voor de Noordvleugel:

1. Almere Buitendijks West gecombineerd met IJmeerverbinding



Figuur 3.4 Relatie verstedelijkingsmodellen Almere en keuze voor tracé

2. Almere Binnendijs West gecombineerd met IJmeerverbinding
3. Almere Binnendijs West met bereikbaarheidsalternatief via de Hollandse Brug
4. Almere Oost West met bereikbaarheidsalternatief via de Hollandse Brug



Figuur 3.4
Relatie verstedelijkingsmodellen Almere en keuze voor tracé

3.3.4

IRO gericht op de transitie van de economie van Noord-Nederland

Dit ruimtelijk ontwerp is gebaseerd op een ontwikkelingsstrategie die een bijdrage levert aan de vitalisering van de ruimtelijke economische structuur van het Noorden door middel van een versterking van kansrijke clusters en transitie naar kenniseconomie. Er wordt uitgegaan van de kracht en de signatuur van het eigen ruimtelijk economisch profiel en het versterken van de ontwikkeling in de richting van een duurzame economie.

De ontwikkelingsstrategie zet in op een transitie naar kenniseconomie waaronder energie, water-technologie, sensortechnologie en life-sciences. Versterken van de stedelijke economie is daarbij een belangrijk speerpunt. Naast de transitie naar een kenniseconomie gaat het in het transitiealternatief ook om het versterken van de bestaande economische clusters. Agribusiness, chemie, toerisme en metaal en scheepsbouw maken hiervan onderdeel uit.

In Noord-Nederland ontwikkelen zich meerdere economische clusters naast elkaar, die gezamenlijk een sterke regionale economie kunnen vormen. Het ruimtelijk spreidingspatroon van economische activiteiten blijft daarmee gehandhaafd, met een sterkere economische specialisatie per kern(zone).

De ruimtelijke economische structuur van het transitiealternatief kan als volgt worden geduid:

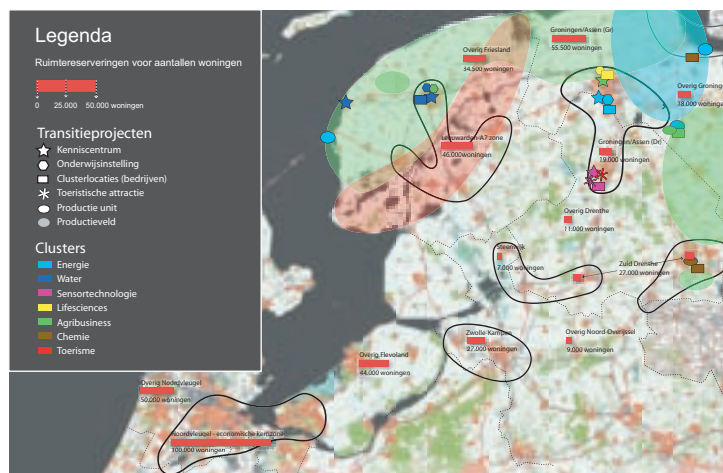
- Het versterken van kansrijke kennisintensieve economische sectoren zal, onder andere vanwege mogelijke agglomeratievoordelen, met name worden geconcentreerd in het Nationaal Stedelijk Netwerk Groningen-Assen en Leeuwarden.
- De ontwikkeling van het cluster energie is met name geconcentreerd tussen Groningen en Eemshaven. Daarnaast vindt ontwikkeling in de Eemshaven plaats, onder andere voor de clusters metaal en scheepsbouw en chemie.
- De transitieopgave voor de landbouwsector is gericht op een meer duurzame en economische levensvatbaarheid en een vitaal platteland. Vooral de zeekeleigebieden en de Veenkoloniën zullen hiervan kunnen profiteren. Kennisontwikkeling in de agribusiness vindt vooral in combinatie met gespecialiseerde onderwijs- en wetenschapsinstellingen in Groningen en Leeuwarden plaats. Transitie van de productie kan zowel gericht worden op intensivering als op ontwikkeling van nieuwe producten bijvoorbeeld in relatie met duurzame energieopwekking.
- Versterking van de recreatie en toerisme als economische dragers van een vitaal platteland kan vooral plaatsvinden in Friesland en Drenthe. Ook hier spelen de aanwezige eigen kwaliteiten een belangrijke rol. In (Zuid-West) Friesland is de verdere ontwikkeling en professionalisering van het (inter)nationale watertoerisme een belangrijk aandachtspunt.

- Andere onderdelen van de transitie zijn het versterken van het aanpassingsvermogen van het bedrijfsleven en de arbeidsmarkt, de ontwikkeling van specifieke vestigingslocaties, de verbetering van de regionale bereikbaarheid en het verbeteren van het woon- en leefklimaat.

Uit advies College van Rijksadviseurs:

'Het College is van mening dat de strategieën een goede exercitie zijn geweest om de visies duidelijk te maken en de pleidooien uit te werken.

Het versterken van bestaande (ruimtelijke) kwaliteiten ziet het College als belangrijkste uitgangspunt voor het Noorden en de Noordvleugel.'



Figuur 3.5
Versterking van kansrijke sectoren/clusters en transitie naar kenniseconomie in Noord-Nederland



4 De alternatieven

4 De alternatieven

4.1 Inleiding

Uit de probleemstelling, zoals omschreven in hoofdstuk 2, vloeit een aantal oplossingsrichtingen voort. Binnen deze oplossingsrichtingen zijn meerdere alternatieven uitgewerkt. De oplossingsrichtingen voor de structuurvisie van de Zuiderzeelijn zijn:

- **Integrale bereikbaarheidsoplossingen.** De in dit kader uitgewerkte alternatieven gaan over een snelle OV-verbinding tussen Schiphol en Groningen, oftewel een Zuiderzeelijn. Ze zouden moeten bijdragen aan zowel de bereikbaarheid binnen de Noordvleugel van de Randstad als aan de bereikbaarheid van Noord-Nederland.
- **Regiospecifieke oplossingen.** Het gaat dan om:
 - **Regiospecifieke bereikbaarheidsoplossingen.** De onderzochte alternatieven zouden specifieke oplossingen moeten bieden voor de bereikbaarheid van de Noordvleugel van de Randstad enerzijds en de bereikbaarheid binnen Noord-Nederland anderzijds.
 - **Ruimtelijk-economische projecten voor Noord-Nederland.** Het gaat hier om het zogenaamde transitiealternatief dat, op andere wijze dan via het verbeteren van de bereikbaarheid, de ruimtelijk-economische structuur van Noord-Nederland zou moeten versterken.

Oplossingsrichting	Hoofdalternatief	Naam alternatieven
	Nulalternatief	Nulalternatief
Integrale bereikbaarheidsalternatieven	Hanzelijn-plus (HZL+)	- Hanzelijn-plus 140 - Hanzelijn-plus 200
	Hanzelijn-plus-plus (HZL ++)	- Hanzelijn-plus-plus (= HZL-plus 140 aangevuld met regionale projecten voor Noorden en Noordvleugel)
	Hogesnelheidstrein (HST)	- HST 1 - HST 2 - HST 1 + RER - HST 2 + RER
	Magneetweefbaan (MZB)	- MZB via Hollandse Brug - MZB via IJmeer
	Superbus	- Superbus
Regiospecifieke oplossing Noord-Nederland en Noordvleugel	Regionale OV-projecten Noordvleugel (NVL)	- MZB Schiphol-Lelystad IJmeer - RER Schiphol-Lelystad via Hollandse Brug - RER Schiphol-Almere via IJmeer - Projecten NVL uit HZL++
	Regionale projecten Noorden	- Projecten Noorden uit HZL++ - Transitiealternatief - Combinatie projecten uit HZL++ en

Oplossingsrichtingen en alternatieven

In de bovenstaande tabel zijn per oplossingsrichting de alternatieven opgenomen. Een nadere beschrijving van de bereikbaarheidsalternatieven is opgenomen in rapportage Alternatieven, verkennen en uitwerken, die als bijlage bij de structuurvisie is opgenomen. Een nadere omschrijving van het transitiealternatief is opgenomen in de rapportage transitiealternatief die in de bijlage is opgenomen.

4.2 Referentiesituatie

De referentiesituatie beschrijft de toekomstige situatie op het gebied van wonen, werken en verkeer en vervoer zonder Zuiderzeelijn (ZZL). Dit is de situatie zoals die wordt verwacht wanneer het project Zuiderzeelijn niet wordt uitgevoerd. Dit is tevens de situatie waarop de ZZL-alternatieven worden geprojecteerd. Voor de referentiesituatie is het jaar 2020 als uitgangspunt genomen. Voor alle alternatieven, zowel de integrale bereikbaarheidsoplossingen als de regiospecifieke oplossingen waaronder het transitiealternatief wordt van dezelfde referentiesituatie uitgegaan.

4.2.1 Ruimtelijke ontwikkelingen

Er is - waar relevant - onderscheid gemaakt in de tijdstippen 2010, 2020 en 2030. De eindsituatie is op kaarten verbeeld. Voor het opstellen van het

kaartbeeld is gebruik gemaakt van de door regionale overheden verstrekte informatie (structuurplannen e.d.) en de toelichtingen daarop. Voor de periode na 2020 is vooral de groei van Almere relevant. Hierover vindt op korte termijn besluitvorming plaats door het kabinet. In het algemeen wordt uitgegaan van een groei van Almere van 45.000 woningen in de periode 2010-2030 en een mogelijke verdere groei naar 65.000 woningen in de periode 2030-2050. Het aantal van 45.000 woningen betreft het middenscenario uit de Nota Ruimte. Het hoge scenario gaat uit van 65.000 woningen in de periode tot 2030. In de Structuurvisie Zuiderzeelijn is bij alternatieven die specifiek bedoeld zijn voor de Noordvleugel rekening gehouden met dit hoge scenario. Voor de algemene economische, demografische en ruimtelijke ontwikkelingen tot 2020 is, net als bij de Nota Mobiliteit, uitgegaan van het lange termijn scenario European Coordination van het CPB.

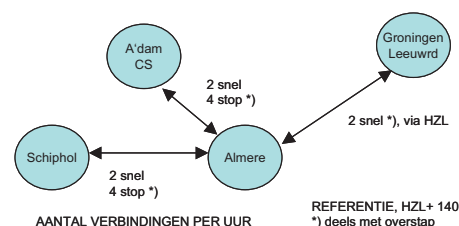
4.2.2 Infrastructuurontwikkelingen

In de referentie verschilt de bereikbaarheid van het Noorden van de huidige situatie omdat in 2004 is besloten tot de aanleg van de Hanzelijn, de spoorverbinding tussen Lelystad en Zwolle. Met ingebruikname van deze lijn wordt de reistijd tussen het Noorden en Amsterdam verkort ten opzichte van de huidige situatie.

Daarnaast zijn er diverse andere ingrepen voorzien in het spoorstelsel, waarmee bestaande of toekomstige knelpunten worden opgelost. Uitgangspunt is de aanleg van spoorinfrastructuur volgens 'Overzicht beschikbaarheid infrastructuur voor ontwerp 2007' (versie 14 januari 2005) en de oplossing van additionele knelpunten uit Programma Capaciteitsuitbreiding in Herstelplan 2 fase (2006-2012). Daarnaast is ten behoeve van het uitvoeren van de referentiedienstregeling een aantal knelpunten als opgelost verondersteld (zie ook hoofdstuk 7).

Voor de weginfrastructuur zijn diverse verbeteringen verondersteld conform de Nota Mobiliteit. De belangrijkste hiervan voor de Structuurvisie Zuiderzeelijn betreft de uitbreiding van de wegcapaciteit tussen Almere en Schiphol.

Figuur 4.1
Aantal verbindingen per uur in referentie 2020
(en Hanzelijn 140)



Figuur 4.2
Tracering HZL+140 en HZL+200

4.2.3

Dienstregeling spoor

Voor het treinverkeer is een referentiedienstregeling opgesteld die een beeld geeft van de verwachte treinenloop in 2020. In figuur 4.1 worden de belangrijkste kenmerken van deze referentiedienstregeling in de beschouwde corridor aangegeven.

Groningen/Leeuwarden wordt naast de Veluwe (via Amersfoort) door middel van een sneltreinverbinding via Zwolle en de Hanzelijn met de Randstad verbonden. Vanuit Flevoland rijden er in totaal naast twee sneltreinen van Almere naar Utrecht (via de Gooiboog) vier snel- en vier stoptreinen alternerend (afwisselend) naar WTC/Schiphol enerzijds en Amsterdam CS anderzijds. In totaal rijden er in de referentie tien reizigerstreinen per uur per richting over de Hollandse Brug.

4.3

De integrale bereikbaarheidsoplossingen

Bij deze alternatieven gaat het voor Noord-Nederland met name om het realiseren van een aantrekkelijke reistijd. Dit kan zowel worden bereikt met het verhogen van de snelheid als met het verhogen van de frequentie waarmee treinen rijden. Voor de Noordvleugel ligt de nadruk op een verbinding met voldoende capaciteit en hoge frequenties om ook op termijn aan de vervoervraag te kunnen voldoen.

De alternatieven zijn zo gekozen dat ze een breed palet aan mogelijke dienstregelingen en de daarbij behorende infrastructurele maatregelen (inclusief tracering) afdekken.

4.3.1

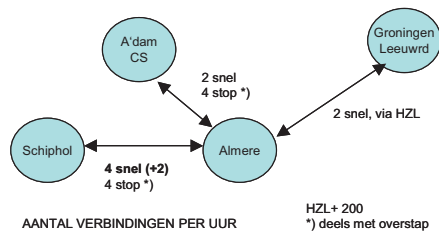
Hanzelijn-plus (HZL+)

In 2012 is de Hanzelijn, een nieuwe spoorlijn tussen Lelystad en Zwolle, gereed. Hierdoor ontstaat een kortere spoorverbinding van Amsterdam, via Lelystad, naar Zwolle en vervolgens door naar Leeuwarden en Groningen. De HZL+ beoogt een verbetering van de vervoersdienst via deze route. Dit wordt bereikt door kortere reistijden en/of door meer treinen in te zetten. Om dit te realiseren zijn infrastructurele aanpassingen op het traject Schiphol-Lelystad en op de lijnen Zwolle-Groningen en Meppel - Leeuwarden nodig. De nog aan te leggen Hanzelijn zal in principe reeds geschikt zijn voor hogere snelheden.

In eerste instantie is, conform de motie Hofstra, 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 beperkte maatregelen, niet meer dan een aantal boogafsnijdingen, nodig zouden zijn. Het blijkt nu dat ook bij deze snelheid al aanzienlijke aanpassingen aan de spoorbaan nodig zijn. In relatie tot het hoge te investeren bedrag wordt er voor het 160 km/u alternatief slechts een beperkte reistijdswinst geboekt (minder dan 10 minuten). De verhouding tussen het geïnvesteerde bedrag en de behaalde reistijdswinst ligt voor het 200 km/u alternatief beduidend gunstiger. Het 160 km/u alternatief is daarom niet verder uitge-

Figuur 4.3

Aantal verbindingen per uur HZL+200
(in vet verschil met referentie)



werkt; de milieueffecten worden in hoofdstuk 8 wel beschreven, omdat deze duidelijk anders zijn dan van de HZL+ 200. Om toch een Hanzelijn-plus alternatief te kunnen opnemen dat relatief beperkte investeringskosten met zich meebrengt is een HZL+ met 140 km/u onderzocht, waarbij met geringe aanpassingen aan de bestaande infrastructuur eventueel toch een verbetering zou kunnen worden bereikt. (zie figuur 4.2)

HZL+ 140

Het huidige spoor is in principe geschikt voor snelheden tot 140 km/u. Op een aantal locaties zijn er echter snelheidsbeperkingen. In het HZL+ 140 alternatief worden de belangrijkste snelheidsbeperkingen op het tracé weggenomen. Het aantal treinen is hetzelfde als in de referentiesituatie.

HZL+ 200

Dit alternatief gaat uit van een snelheidsverhoging naar 200 km/u op het gedeelte tussen Almere en Groningen/Leeuwarden. In de HZL+ 200 worden twee extra treinen per uur ingezet, die via de HSL-Zuid doorrijden naar Rotterdam. Verhogen van de snelheid houdt onder andere in dat een aantal bogen wordt aangepast, sporen verder uit elkaar moeten worden gelegd en alle kruisingen met wegen ongelijkvloers worden. (zie figuur 4.3)

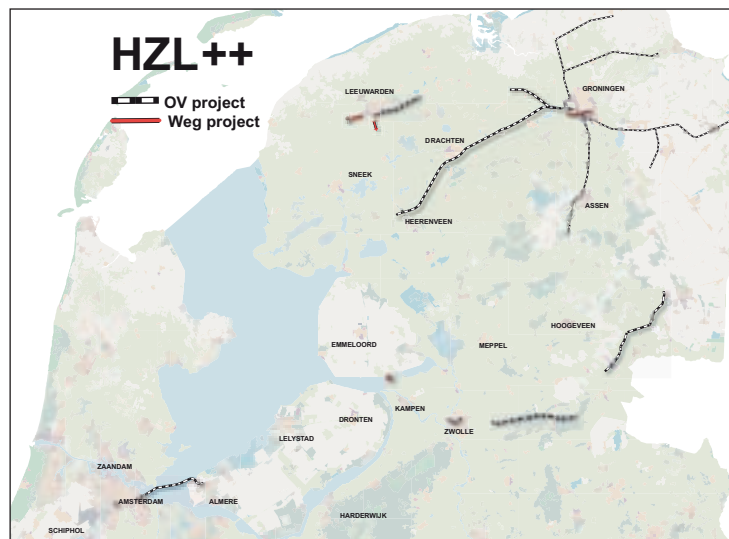
4.3.2

De Hanzelijn-plus-plus

De HZL++ is een alternatief dat door een aantal Tweede Kamerleden is aangedragen tijdens het debat over de adviezen van de TCI begin juni 2005 en beoogt een verbetering van de regionale bereikbaarheid. In samenspraak met regionale overheden is de lijst van mogelijke regionale projecten gecompleteerd, waarna de Tweede Kamer hierover is geïnformeerd. In de structuurvisie is dit vormgegeven als alternatief een HZL+ 140 gecombineerd met regionale projecten voor het Noorden en de Noordvleugel. (zie figuur 4.4)

In afwijking van voorstellen van de Tweede Kamer is door de regionale overheden bij de invulling van het pakket aangegeven dat:

- de N33 geen onderdeel van dit hoort pakket te zijn, omdat dit project al elders is belegd en zijn eigen traject kent;
- het opwaarderen van de spoorlijn Groningen-Oldenburg niet urgent is, vanwege de geringe verwachte bijdrage aan de economische structuurversterking;



Figuur 4.4

Overzicht HZL++ projecten

Voor Noord-Nederland gaat het om de volgende projecten:

Project	Effecten/doelstelling
A7, Zuidelijke Ringweg Groningen	Uitbreiden wegcapaciteit/oplossen knelpunt. Hoofdrijbanen kruisingsvrij maken. Aanleg van parallelbanen: de hoofdrijbanen en ook het onderliggend wegnnet worden hierdoor ontlast.
Kolibri	Verbeterde treinverbinding tussen Groningen en Assen, doorkoppeling Noordelijke nevenlijnen, reactivering Veendamlijn voor personenvervoer.
Realisatie van de spoorlijn Heerenveen-Drachten-Groningen	Aanleg nieuwe enkelsporige, niet geëlektrificeerde, lijn via tracé langs de A7.
Verdubbeling van de spoorlijn Groningen-Leeuwarden	Verhogen infra-capaciteit spoor en daarmee verhogen frequentie incl. doorkoppeling naar en realisatie keervoorziening op stations Groningen Europapark en Leeuwarden Werpsterhoek.
Bereikbaarheid Leeuwarden	Verbetering wegcapaciteit van een invalsweg (Drachtstercomplex) en aanleg nieuwe Westelijke Invalsweg. Een aquaduct i.p.v. hoge brug in de Haak van Leeuwarden.

Partiële verdubbeling van de spoorlijn Zwolle-Emmen	Verhogen infra-capaciteit spoor en daarmee verhogen frequentie mogelijk maken incl. de verplaatsing van het station Emmen Bargeres naar nieuw station Emmen Zuid
N50	Eventuele vermindering van brugopeningen door doorvaarthoogte brug Rampol van 7 naar 13 meter te brengen. Eventueel deze brug ook voorbereiden op 2x2 rijstroken. Keuze tussen 7 en 13 meter en breedte wordt i.k.v. OTB N50 gemaakt.

Voor de Noordvleugel gaat het om de volgende projecten:

Project	Effecten/doelstelling
Regionale OV-verbinding vanuit Almere (m.n. Pampus) naar Amsterdam	Bekeken wordt de IJmeermetro Almere Centrum - Diemen Zuid ("metro zonder weg, middenscenario Almere") die door de regio in het kader van de Verkenning Regionale IJmeerverbinding is onderzocht
Capaciteit regionaal OV knooppunt Amsterdam Zuidas/Zuid WTC	Verbeteren overstapvoorzieningen knooppunt t.o.v. minimale voorzieningen in Zuidasproject.



Figuur 4.5
Traceringen HST1 en HST2

- het project Light Rail Fryslân op dit moment onvoldoende reëel is om als HZL++project op te nemen;
- de aansluiting op een 2e terminal bij Schiphol, indien deze terminal niet op zekere termijn wordt gerealiseerd, als HZL++ project komt te vervallen

De bovenstaande vier projecten maken geen onderdeel uit van het Hanzelijn-plus-plus alternatief. De Tweede Kamer is hierover geïnformeerd.



Figuur 4.8
Tracering Magneetweefbaanalternatieven

4.3.3

Hogesnelheidstrein (HST)

De HST betreft een snelle spoorverbinding tussen Schiphol en Groningen via het Zuiderzeelijntracé. Voor Noord-Nederland wordt uitgegaan van een combinatie van korte reistijden en een goede frequentie. Het alternatief maakt op het gedeelte tussen Schiphol en Lelystad gebruik van bestaande en waar nodig aangepaste infrastructuur (via Hollandse Brug). Van Lelystad naar Groningen/Leeuwarden wordt geheel nieuwe infrastructuur aangelegd. De HST heeft een ontwerpssnelheid van 250 km/u.

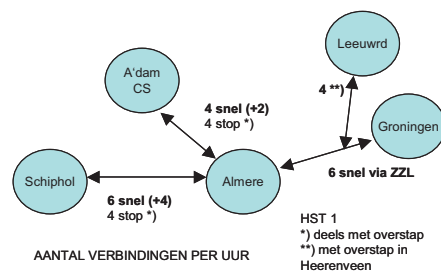
In eerdere studies voor de Zuiderzeelijn werd uitgegaan van een Intercity (200 km/u) en een Hogesnelheidslijn (300 km/u). Eén van de redenen om nu uit te gaan van het HST-alternatief (250 km/u) is dat dit aansluit bij de HSL-Zuid vanuit België naar Amsterdam. Treinen van de HSL-Zuid, die geschikt zijn voor een maximale snelheid van 250 km/u, zouden dan kunnen doorrijden op de Zuiderzeelijn. Daarnaast brengt een lagere ontwerpssnelheid (250 i.p.v. 300) kostenvoordelen met zich mee. (zie figuur 4.5)

HST 1

Bij het alternatief HST 1 rijden vier snelle treinen per uur vanuit Groningen via de Zuiderzeelijn naar de Randstad. Daarnaast rijden twee iets minder snelle treinen via dezelfde route naar de Randstad. Deze stoppen ook op de stations Drachten, Emmeloord en Lelystad, die door de bovengenoemde snelle treinen niet worden aangedaan. Voor Leeuwarden moet worden overgestapt in Heerenveen Noord. Voorts is kenmerkend dat Almere een OV knooppunt wordt. De vier snelle treinen rijden vanaf Almere via de Zuidas en Schiphol over de HSL-Zuid door richting Rotterdam. De twee minder snelle treinen rijden naar Amsterdam CS. De nieuwe infrastructuur wordt zoveel mogelijk gebundeld met de A6/A7. (zie figuur 4.6)

Figuur 4.6

Aantal verbindingen per uur HST-1 (in vet verschil met referentie)



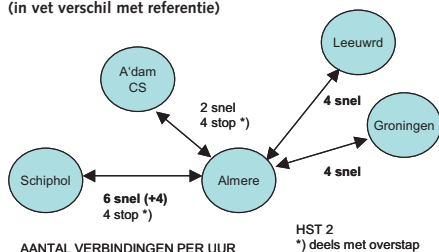
HST 2

Alternatief HST 2 is qua tracering een kortere en ook snellere verbinding tussen het Noorden en Almere dan alternatief HST 1. In dit alternatief worden vier snelle treinen uit Assen/Groningen in Heerenveen-Zuid gecombineerd met treinen uit Leeuwarden. Hierdoor krijgt Leeuwarden een rechtstreekse verbinding met de Randstad. Het bestaande traject tussen Leeuwarden en Heerenveen wordt hiertoe geschikt gemaakt voor 200 km/u. De vier treinen stoppen afwisselend in Drachten, Emmeloord en Lelystad. Daardoor zijn

aanvullende, minder snelle treinen-zoals bij HST 1 het geval is-niet nodig. Dit spaart capaciteit op het traject Schiphol-Lelystad zodat daar minder aanpassingen nodig zijn. (zie figuur 4.7)

Figuur 4.7

Aantal verbindingen per uur voor HST-2
(in vet verschil met referentie)



HST 2 + RER

Met het oog op een groot Almere (meer dan 45.000 extra woningen na 2030) en een aantrekkelijk metropolitaan vervoerconcept is HST 2 ook gezien in combinatie met z.g. RER treinen. In dit alternatief pendelen RER-treinen acht keer per uur tussen Almere Oostvaarders en Amsterdam WTC/Schiphol. Met RER wordt gerefereerd aan het RER-systeem in Parijs (Réseau Express Régional) en wordt een regionaal treinproduct met relatief snelle en op elk station stoppende treinen bedoeld. RER-treinen kunnen over het algemeen gebruik maken van bestaande spoorssystemen.

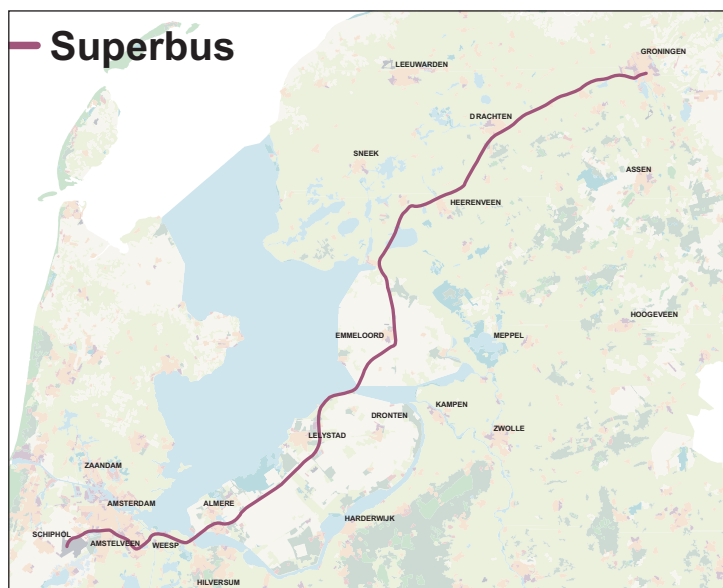
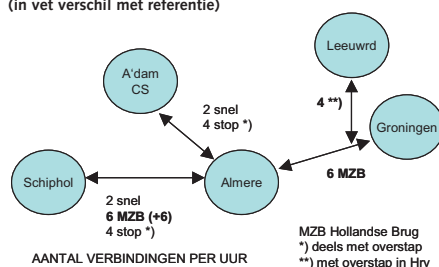
4.3.4

Magneetweefbaan (MZB)

De MZB betreft de aanleg van aparte infrastructuur waarop met een geheel eigen techniek OV-diensten worden aangeboden. In Shanghai is het concept reeds in exploitatie. De MZB heeft op meerdere locaties overstapmogelijkheden op bestaand OV teneinde op zoveel mogelijk relaties –en niet alleen op Schiphol-Groningen- een goede verbinding te kunnen aanbieden. De MZB zal grotendeels een snelheid van 400 km/u halen, binnen de bebouwde kom wordt langzamer gezweefd. Langs de route van de Zuiderzeelijn is een aantal tracékeuzes van belang. De meest significante is de keuze of het tracé via de Hollandse Brug of door IJmeer verloopt. Beide alternatieven zijn uitgewerkt. Daarnaast zijn er nog relevante tracévarianten bij Lelystad (Centrum of A6) en bij Heerenveen (Noord of Zuid). Alle opties zijn uitgewerkt en gekoppeld aan of de MZB Hollandse Brug of de MZB via het IJmeer. (zie figuur 4.8)

Figuur 4.9

Aantal verbindingen per uur MZB Hollandse Brug
(in vet verschil met referentie)

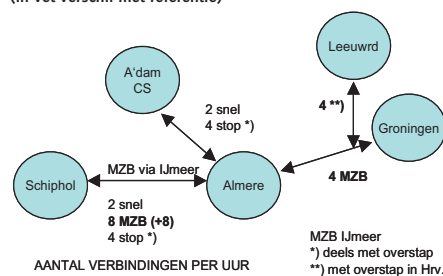


Figuur 4.10

Tracering Superbus

Figuur 4.11

Aantal verbindingen per uur MZB IJmeer
(in vet verschil met referentie)



MZB Hollandse Brug

Dit alternatief gaat uit van een snelle en hoogfrequente verbinding tussen de Randstad en Noord-Nederland. Er rijden zes MZB-treinen per uur tussen Schiphol en Groningen die stoppen op Zuid/WTC, Almere, Lelystad en Heerenveen. De MZB-treinen stoppen afwisselend ook in Emmeloord en Drachten. (zie figuur 4.9)

MZB IJmeer

Dit MZB alternatief is aangepast op een mogelijk groot Almere (na 2030) en geeft tevens invulling aan een regionaal ontsluitende functie van Almere Pampus en IJburg. De MZB volgt een route via IJburg, het IJmeer en Almere Pampus naar Almere. Er rijden acht MZB treinen per uur tussen Schiphol en Almere waarvan er 4 per uur doorrijden naar Groningen. (zie figuur 4.11)

4.3.5

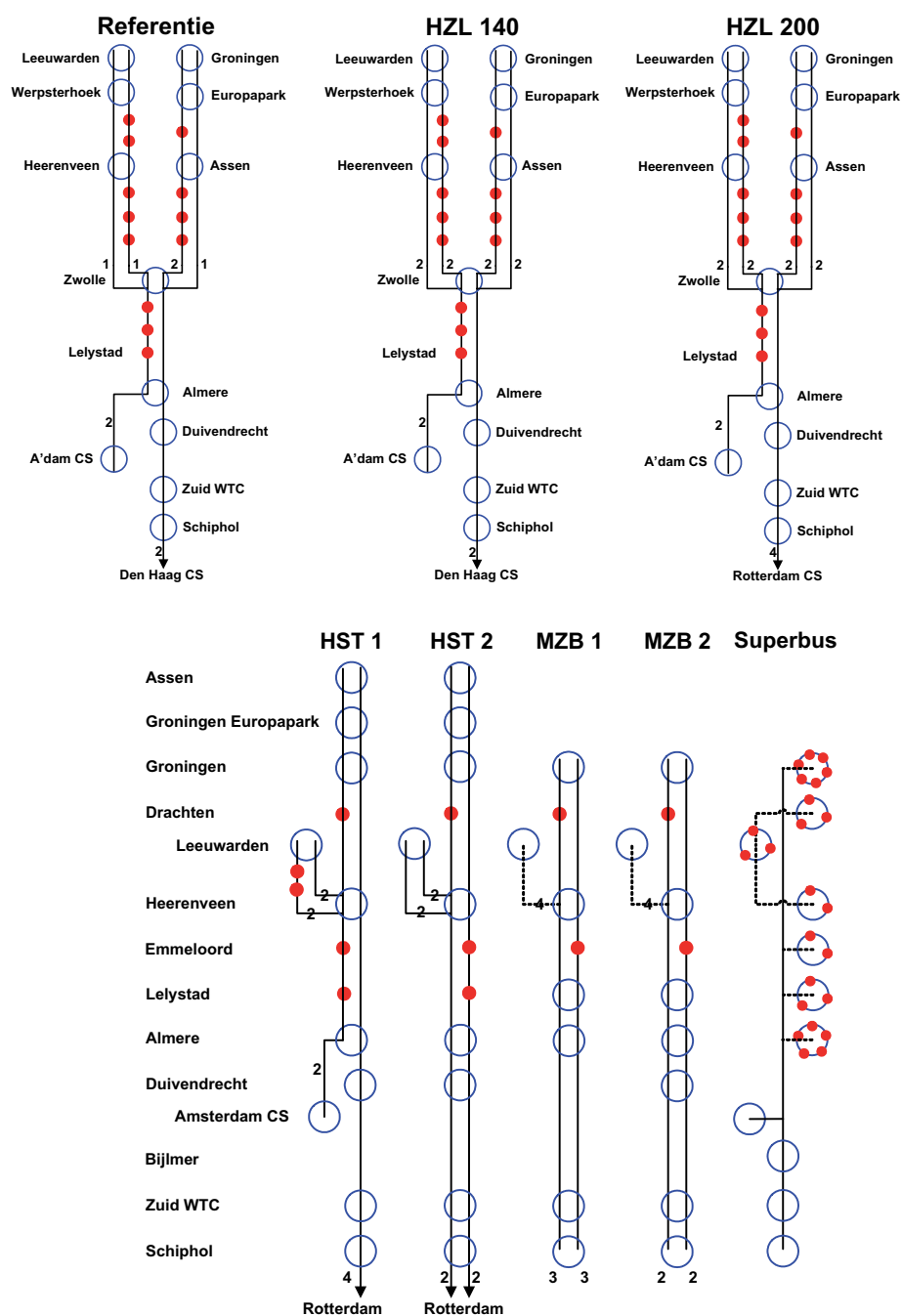
Superbus

De Superbus is een nieuw weggebonden openbaar vervoersconcept. Het is nog niet eerder ergens toegepast. De Superbus gaat uit van snelle bussen die hoge snelheden kunnen halen (180-250 km/u). Voor de structuurvisie is uitgegaan van een

Alternatief	Maximum snelheid	Groningen-Schiphol		Leeuwarden-Schiphol	
		Aantal snelle verbindingen per uur Gn-Shl	Reistijd Groningen-Schiphol	Aantal snelle verbindingen per uur Lw-Shl	Reistijd Leeuwarden-Schiphol
Huidig	140 km/u	2	147 min	2	145 min
Referentie 2020	140 km/u	2	132 min	2	129 min
HZL+ 140	140 km/u	2	125 min	1	123 min
HZL+ 200	200 km/u	2	101 min	2	105 min
HST 1	250 km/u	4	79 min	4	88 min
HST 2	250 km/u	4	84 min	4	87 min
MZB	400 km/u	6	57 min	4	66 min
Hollandse Brug					
MZB IJmeer	400 km/u	4	65 min	4	75 min
Superbus	180 km/u	6	83 min	6	85 min

• Reistijd betreft gewogen gemiddelde reistijd in minuten, deels incl. overstap waar van toepassing

maximum snelheid van 180 km/u. Verwacht wordt dat deze snelheid over een aantal jaren realiseerbaar is. Op termijn kan de snelheid naar 250 km/u gefaseerd worden verhoogd. Eén voertuig kan 20-30 personen vervoeren. De Superbus maakt voornamelijk gebruik van eigen infrastructuur die zoveel mogelijk wordt gebundeld met bestaande snelwegen. In de steden maakt de bus gebruik van de bestaande wegen. De Superbus betreft vervoer op aanvraag. Derhalve is er geen sprake van een enkele lijnvoering, maar een complex geheel van punt tot punt bedieningen.



4.3.6

Karakteristieken integrale bereikbaarheidsalternatieven

In nevenstaande tabel en figuren worden de belangrijkste vervoergegevens per alternatief gepresenteerd. In de figuur staan de cirkels voor de stations waar alle treinen stoppen (ook de snelle treinen) en de stippen voor stations die alleen door stoptreinen worden aangedaan.

4.4

Regiospecifieke oplossingen

4.4.1

Regiospecifieke bereikbaarheidsmaatregelen

Voor Noord-Nederland en de Noordvleugel zijn regiospecifieke bereikbaarheidsmaatregelen onderzocht. In onderstaande paragraaf worden deze kort beschreven.

Noord-Nederland

Voor Noord-Nederland zijn de regiospecifieke bereikbaarheidsprojecten uit het in de vorige paragraaf beschreven Hanzelijn-plus-plus alternatief onderzocht.

Noordvleugel

Voor de Noordvleugel zijn eveneens de bereikbaarheidsprojecten uit het Hanzelijn-plus-plus alternatief bekeken. Daarnaast zijn de volgende alternatieven uitgewerkt. (zie figuur 4.12)

MZB Schiphol-Lelystad via het IJmeer

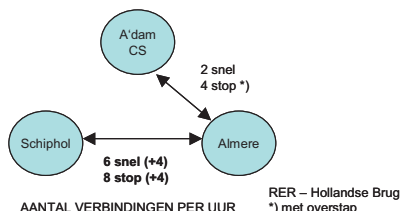
De MZB Schiphol-Lelystad is vergelijkbaar met de uitwerking van de MZB IJmeer, maar betreft alleen het gedeelte Schiphol-Lelystad. Ook op dit tracé kent de MZB een snelheid van 400 km/u.

RER Schiphol-Almere via de Hollandse Brug

Deze RER verbinding betreft een mix van snel- en stoptreinen op het traject Amsterdam-Almere Oostvaarders. Om de RER treinen te kunnen laten rijden is op een groot deel van de route uitbreiding naar 4-sporigheid noodzakelijk. De RER bereikt een snelheid van 140 km/u.

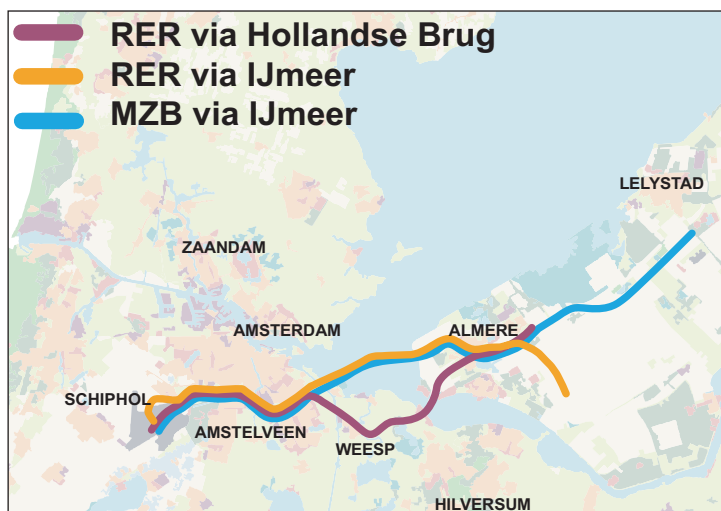
Figuur 4.13

Aantal verbindingen per uur RER Hollandse Brug
(in vet verschil met referentie)



RER Schiphol-Almere via IJmeer

Deze RER verbinding betreft het deel Schiphol-Almere Hout. De RER verbinding krijgt over het gehele traject nieuwe dedicated infrastructuur. De RER gaat via de mogelijk nieuwe te ontwikkelen tweede terminal. Doordat de RER stoptreinen via het IJmeer gaan, blijven er op de route via de bestaande infrastructuur vooral sneltreinen rijden. De RER bereikt een snelheid van 140 km/u

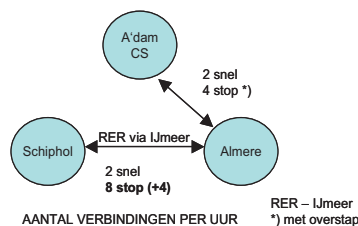


Figuur 4.12

Regiospecifieke OV alternatieven Noordvleugel

Figuur 4.14

Aantal verbindingen per uur RER IJmeer
(in vet verschil met referentie)



In onderstaande overzichten zijn de belangrijkste vervoergegevens opgenomen.

Alternatief	Snelheid	Aantal treinen	Reistijd Schiphol - Lelystad
Referentie Schiphol - Lelystad	140 km/u	2 sneltreinen / uur 4 stoptreinen / uur	
MZB Schiphol-Lelystad via IJmeer	400 km/u	8 MZB / uur	23 min
RER Schiphol-Almere via IJmeer	140 km/u	8 RER / uur 2 sneltreinen / uur	34 min 32 min
RER Schiphol-Almere via Hollandse Brug	140 km/u	8 RER / uur 6 sneltreinen / uur	43 min 32 min

Halteplaatsen alternatieven Noordvleugel			
Traject	MZB IJmeer	RER via Holl. Brug	RER via IJmeer
Schiphol	X	X	X
Schiphol 2 ^e Terminal			X
Amsterdam A4			X
Amsterdam Zuid/WTC	X	X	X
Amsterdam RAI		X	X
Duivendrecht		X	X
Diemen Zuid		X	X
Diemen			X
Weesp		X	
IJburg	X		X
Almere Poort		X	
Almere Pampus	X		X
Almere Muziekwijk			X
Almere Centrum	X	X	X
Almere Buiten		X	
Almere Parkwijk			X
Almere Hout			X
Almere Oostvaarders		X	
Lelystad Centrum			
Lelystad A6/Airport	X		

4.4.2

Het transitiealternatief: investeren in regio-specifieke kansen

Het transitiealternatief is een ruimtelijk-economisch pakket van projecten specifiek gericht op de versterking van de ruimtelijk-economische structuur van Noord-Nederland, het stimuleren van kansrijke clusters en transitie naar een kennis-economie. Gegeven dat de problematiek in noordelijk Flevoland lijkt op de problematiek in Noord-Nederland maakt noordelijk Flevoland ook onderdeel uit van dit alternatief.

In het vervolg wordt het transitiealternatief beschreven. Een nadere beschrijving is opgenomen als bijlage bij de structuurvisie.

Bij het uitwerken van het transitiealternatief is uitgegaan van de probleemanalyse voor Noord-Nederland. De programmatische uitwerking van het transitiealternatief heeft vanuit deze probleem-analyse betrekking op zowel maatregelen die de kansrijke sectoren en de sectorstructuur versterken, als op maatregelen die flankerend/voorwaardenscheppend van aard zijn. In lijn met Piek in de Delta wordt er expliciet voor gekozen om in te zetten op kansrijke clusters in plaats van het opheffen van economisch achterstanden.

Het bedrijfsleven is veelal initiatiefnemer. Investeren in de transitieprojecten zijn primair de verantwoordelijkheid van het bedrijfsleven. De overheid kan er door het verstrekken van een bijdrage/medefinanciering toe bijdragen dat de gewenste investeringen mogelijk eerder, op grotere schaal of in een bepaalde regio tot stand komen, maar kan nooit in plaats treden van het bedrijfsleven.

Voor de structuurvisie is een eerste invulling op hoofdlijnen gemaakt van het transitiealternatief. Hiervoor is aangesloten bij de relevante rijksnota's waaronder 'Piek in de Delta' en de nadere uitwerking die door Noord-Nederland is gemaakt in het rapport 'De koers verlegd'. Het transitiealternatief bestaat uit twee lijnen.

De eerste lijn bestaat uit maatregelen die zijn gericht op versterking van de sectorstructuur (samenstelling economie) in Noord-Nederland. Het gaat vooral om de volgende (samenhangende) clusters:

- energiewinning en -besparing en milieubesparende productieprocessen;
- kennisontwikkeling t.b.v. energie-, sensor- en watertechnologie en lifesciences;
- transitie van de landbouwsector naar duurzaamheid en economische levensvatbaarheid (agribusiness, vitaal platteland);
- versterking van sectoren als Chemie, Metaal/scheepsbouw en Toerisme.

De tweede lijn heeft betrekking op voorwaarden-scheppende maatregelen. Het gaat hierbij om het stimuleren van het midden- en kleinbedrijf (MKB) op het gebied van ondernemerschap, innovatie en internationale oriëntatie, het verbeteren van scholing en de werking van de arbeidsmarkt, het verbeteren van de kennisinfrastructuur en het verbeteren van de interne bereikbaarheid voor zover deze projecten voorwaardenscheppend zijn voor de transitie van de economie in Noord-Nederland. Generiek voorwaardenscheppend beleid voor de thema's vestigingslocaties en woon- en leefklimaat heeft minder prioriteit, omdat kwaliteit en kwantiteit van beide locatiefactoren op dit moment al sterke punten zijn van het Noorden. Wel zouden in zeer specifieke gevallen bij de keuze voor bepaalde clusters voorwaarde-scheppende maatregelen voor de thema's vestigingslocaties en woon- en leefklimaat kunnen worden toegevoegd. Deze moeten dan expliciet aan gekoppeld zijn aan de kansrijke clusters en een toegevoegde waarde vertegenwoordigen.

Het transitiealternatief gaat niet uit van strikt generieke maatregelen zoals fiscale middelen, al dan niet specifiek in te zetten voor het Noorden of mogelijkheden om te komen tot een speciale economische zones. Reden hiervoor is dat er in Piek in de Delta expliciet voor wordt gekozen om in te zetten op kansrijke clusters en gebieden met potentie in plaats van te investeren in het opheffen van economische achterstanden.