

Structuurvisie Zuiderzeelijn

Toetsingsadvies Strategische Milieubeoordeling (SMB)

20 juni 2006 / rapportnummer 1506-112



commissie voor de milieueffectrapportage

Aan de minister van Verkeer en Waterstaat
Mw. drs. K.M.H. Peijs
d.t.v. Directoraat Generaal Personenverkeer
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

uw kenmerk
DGP/ZZL/U.06.00202

uw brief
20 april 2006

ons kenmerk
1506-113/Mo/eh

onderwerp
Toetsingsadvies Strategische Milieubeoordeling
Structuurvisie Zuiderzeelijn

doorkiesnummer
(030) 234 76 07

Utrecht,
20 juni 2006

Geachte mevrouw Peijs,

Overeenkomstig uw verzoek in bovengenoemde brief bied ik u hierbij het advies over de Strategische Milieubeoordeling Structuurvisie Zuiderzeelijn van de Commissie aan.

De strategische milieubeoordeling en de structuurvisie hebben veel waardevolle informatie voor besluitvorming opgeleverd. De Commissie heeft waardering voor het feit dat in deze strategische beoordeling naast de bereikbaarheidsalternatieven ook aandacht is besteed aan een (economische en ruimtelijk) transitiealternatief voor het Noorden. Dat maakt het mogelijk om meerwaarde en effecten van geheel verschillende oplossingen te beoordelen. Op deze wijze draagt de strategische milieubeoordeling in combinatie met de overige (economische) analyses bij tot een zorgvuldige besluitvorming. De Commissie komt tot het eindoordeel dat de (milieu)rapporten voldoende informatie leveren voor besluiten over:

- al dan niet uitvoeren van de integrale Zuiderzeelijn. Nut en noodzaak en de milieugevolgen zijn duidelijk beschreven;
- al dan niet verder uitwerken van het transitiealternatief. De economische meerwaarde is duidelijk beschreven, maar een definitieve afweging is pas mogelijk als ook de milieugevolgen duidelijker zijn.

Voor een toelichting op dit eindoordeel verwijs ik u naar het advies.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de besluitvorming. Zij zal graag vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen. Dit houdt in dat de Commissie graag nadere informatie over het vervolg van dit project krijgt toegestuurd.

Hoogachtend,

dr.ir. G. Blom
Voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Strategische Milieubeoordeling Zuiderzeelijn

Postadres Postbus 2345
3500 GH UTRECHT
Bezoekadres Arthur van Schendelstraat 800
Utrecht

telefoon (030) 234 76 66
telefax (030) 233 12 95
e-mail mer@eia.nl
website www.commissiemer.nl

Toetsingsadvies Strategische Milieubeoordeling (SMB) Structuurvisie Zuiderzeelijn

Advies op grond van artikel 7.26 van de Wet milieubeheer over de strategische
Milieubeoordeling (SMB) Structuurvisie Zuiderzeelijn,

uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat door de Commissie
voor de milieueffectrapportage; namens deze

de werkgroep m.e.r.

Strategische Milieubeoordeling (SMB) Structuurvisie Zuiderzeelijn,

de secretaris

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'M' followed by 'orel'.

drs. S.A.A. Morel

de voorzitter

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'G' followed by 'Blom'.

dr.ir. G. Blom

Utrecht, 20 juni 2006

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING.....	1
2. OORDEEL OVER HET MILIEURAPPORT (SMB).....	2
2.1 Conclusies Kabinet.....	2
2.2 Vraagstelling toetsing Commissie m.e.r.	2
2.3 Oordeel en aanbevelingen Commissie m.e.r.....	3
3. TOELICHTING OP HET OORDEEL	4
3.1 Infrastructuuroplossingen.....	4
3.1.1 Integrale Zuiderzeelijn.....	4
3.1.2 Superbus	5
3.1.3 Bereikbaarheidsalternatieven Noordvleugel.....	5
3.2 Beoordeling milieugevolgen en aanbevelingen voor toekomstige milieubeoordelingen.....	6
4. TRANSITIEALTERNATIEF	8
4.1 Inhoud en totstandkoming transitiealternatief.....	8
4.2 Positie regiospecifieke bereikbaarheidsalternatieven in het transitiealternatief.....	10
4.3 Overige aanbevelingen transitiealternatief.....	10
5. TOEGEPASTE METHODIEK	11

BIJLAGEN

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 20 april 2006 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Kennisgeving in Staatscourant nr. 81 d.d.26 april 2006
3. Projectgegevens

1. INLEIDING

Het Kabinet heeft een Structuurvisie opgesteld voor het project Zuiderzeelijn. Deze Structuurvisie bevat:

- een brede probleemanalyse;
- een uitwerking van de alternatieven in relatie tot de problematiek;
- de kosten en effecten van de verschillende alternatieven (Kosten Baten Analyse en Strategische Milieubeoordeling);
- de conclusie van het kabinet over nut en noodzaak van de Zuiderzeelijn.

De onderzochte alternatieven hebben betrekking op:

- integrale bereikbaarheidsalternatieven voor de verbinding tussen de Randstad en het Noorden (“de integrale Zuiderzeelijn”)¹;
- regiospecifieke alternatieven:
 - o infrastructurele maatregelen voor de bereikbaarheid van de Noord-vleugel en maatregelen voor de bereikbaarheid *binnen* Noord-Nederland;
 - o ruimtelijk-economische maatregelen voor Noord-Nederland (“transitiealternatief”).

De Structuurvisie en de Strategische Milieubeoordeling zijn van 27 april tot 7 juni ter visie gelegd. Op basis van de inspraak en uitgebrachte adviezen, waaronder een toetsingsadvies van de Commissie m.e.r., zal de Tweede Kamer debatteren over de structuurvisie. Daarna zal het kabinet een definitief besluit nemen over nut- en noodzaak van de Zuiderzeelijn en onderzochte alternatieven. Vóór afloop van de inspraak en heeft de Tweede Kamer op 2 juni j.l. reeds gedebatteerd over de Structuurvisie. Op 8 juni is vervolgens een motie aangenomen om “in de uitwerkingsfase naast de regiospecifieke oplossingen ook de HST-variant te verkennen”. De SMB bevat reeds een uitwerking van 2 HST varianten (HST 1 en HST2). Of en in welke mate de in de motie opgenomen HST-variant afwijkt van de al beschreven varianten en daarmee ook de milieueffecten afwijken, is op het moment van uitbrengen van dit advies nog niet duidelijk.

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.². De werkgroep treedt op namens de Commissie en wordt in dit advies ‘de Commissie’ genoemd. Zij baseert haar advies op:

- de structuurvisie,
- het rapport “transitiealternatief Structuurvisie Zuiderzeelijn” (dd. 13 april 2006),
- het rapport “Strategische milieubeoordeling Structuurvisie Zuiderzeelijn” (d.d. 13 april 2006) en bijbehorende aspectenrapporten.

Om de informatie in deze rapporten te kunnen toetsen, heeft de Commissie tevens de beschikking gekregen over het rapport “KBA Openbaar Vervoeralternatieven Zuiderzeelijn”.

De Commissie is verzocht geen rekening te houden met de inspraakreacties. In de planning van het besluitvormingsproces was daartoe geen mogelijkheid.

¹ Het gaat om de Hanzelijn-alternatieven, de Superbus, de Magneet zweefbaan en de Hogesnelheidstrein (HST). In het advies worden deze integrale bereikbaarheidsalternatieven verder aangeduid als de “integrale Zuiderzeelijn”

² De samenstelling hiervan is gegeven in bijlage 3.

Het advies van de Commissie is opgebouwd uit vier delen:

1. Het **eindoordeel** over de rapporten (hoofdstuk 2)
2. De beoordeling van de informatie over **infrastructuuroplossingen** (integrale Zuiderzeelijn en regiospecifieke bereikbaarheidsalternatieven voor de Noordvleugel) en aanbevelingen voor de besluitvorming en voor toekomstige milieubeoordelingen (hoofdstuk 3)
3. De beoordeling van het **transitiealternatief** (inclusief regionale bereikbaarheidsalternatieven voor het Noorden) en aanbevelingen voor de besluitvorming (hoofdstuk 4)
4. De beoordeling van de toegepaste **methodiek** (hoofdstuk 5)

2. OORDEEL OVER HET MILIEURAPPORT (SMB)

2.1 Conclusies Kabinet

Het kabinet trekt op basis van het milieurapport (SMB) en het rapport over nut en noodzaak van de Zuiderzeelijn de conclusie dat een regiospecifieke benadering voor zowel de Noordvleugel van de Randstad als het Noorden effectiever is dan een integrale Zuiderzeelijn. Meer specifiek stelt het kabinet:

- Er is geen nut- en noodzaak voor een integrale Zuiderzeelijn. Van de onderzochte integrale alternatieven scoort de Superbus relatief het best;
- Het merendeel van de regiospecifieke bereikbaarheidsalternatieven voor het Noorden is 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. OV-knelpunten moeten op termijn met effectievere oplossingen worden opgelost die gericht aansluiten bij de knelpunten;
- Een selectief pakket van transitiemaatregelen kan effectief bijdragen aan de ambitie die het Rijk heeft voor het Noorden. Het gaat hierbij vooral om maatregelen die goed aansluiten bij de meest kansrijke economische clusters, zoals energie, agribusiness en watertechnologie.

2.2 Vraagstelling toetsing Commissie m.e.r.

De Commissie m.e.r. heeft de kwaliteit van de informatie in het milieurapport ('strategische milieubeoordeling') en in de structuurvisie ('nut en noodzaak') getoetst. De informatie betreft de volgende alternatieven:

- integrale bereikbaarheidsalternatieven voor de verbinding tussen de Randstad en het Noorden ("de integrale Zuiderzeelijn")³;
- regiospecifieke alternatieven:
 - o infrastructurele maatregelen voor de bereikbaarheid van de Noordvleugel en maatregelen voor de bereikbaarheid *binnen* Noord-Nederland;
 - o ruimtelijk-economische maatregelen voor Noord-Nederland ("transitiealternatief").

³ Het gaat om de Hanzelijn-alternatieven, de Superbus, de Magneetweefbaan en de Hogesnelheidstrein (HST). In het advies worden deze integrale bereikbaarheidsalternatieven verder aangeduid als de "integrale Zuiderzeelijn"

De hoofdvraag bij de toetsing door de Commissie was of de informatie voldoende is voor besluitvormers om afwegingen op 2 niveaus te maken:

Niveau 1: de meerwaarde van bereikbaarheidsalternatieven ten opzichte van het transitiealternatief ('nut en noodzaak')

- Lossen de alternatieven de problemen open realiseren zij de ambities?
- Zijn er op hoofdlijnen milieuproblemen die realiseren van de alternatieven problematisch maken?

Niveau 2: de onderlinge vergelijking van milieueffecten van alternatieven

- Hoe verhouden de milieueffecten van de alternatieven zich tot elkaar?
- Weegt de meerwaarde van de alternatieven op tegen de milieueffecten?

2.3

Oordeel en aanbevelingen Commissie m.e.r.

De strategische milieubeoordeling en de structuurvisie hebben veel waardevolle informatie voor besluitvorming opgeleverd. De Commissie heeft waardering voor het feit dat in deze strategische beoordeling naast de bereikbaarheidsalternatieven ook aandacht is besteed aan een (economische en ruimtelijk) transitiealternatief voor het Noorden. Dat maakt het mogelijk om meerwaarde en effecten van geheel verschillende oplossingen te beoordelen. Op deze wijze draagt de strategische milieubeoordeling in combinatie met de overige (economische) analyses bij tot een zorgvuldige besluitvorming. De Commissie komt tot het **eindoordeel dat de (milieu)rapporten voldoende informatie leveren voor besluiten over:**

- ***al dan niet uitvoeren van de integrale Zuiderzeelijn. Nut en noodzaak en de milieugevolgen zijn duidelijk beschreven;***
- ***al dan niet verder uitwerken van het transitiealternatief. De economische meerwaarde is duidelijk beschreven, maar een definitieve afweging is pas mogelijk als ook de milieugevolgen duidelijker zijn.***

Over de alternatieven heeft de Commissie de volgende specifieke conclusies en aanbevelingen (zie voor de toelichting de hoofdstukken 3 en 4 van dit advies):

Integrale Zuiderzeelijn

- De informatie over de integrale Zuiderzeelijn alternatieven tussen de Randstad en het Noorden is voldoende om een besluit over nut en noodzaak op te baseren (niveau 1: "meerwaarde");
- Indien gekozen zou worden voor aanleg, is ook een prioritering van de onderzochte⁴ integrale Zuiderzeelijn alternatieven met de geboden informatie over economie en milieu mogelijk (niveau 2: "gedetailleerde vergelijking");
- De Superbus is een innovatief concept, maar kan nog niet als reëel alternatief in het kader van de Zuiderzeelijn worden beschouwd. De Commissie adviseert de verdere ontwikkeling los te koppelen van de besluitvorming over de Zuiderzeelijn.

Transitiealternatief

- Er is voldoende informatie aangedragen om te komen tot de conclusie dat een Transitiealternatief een bijdrage levert aan het oplossen van economi-

⁴ Zoals in de inleiding aangegeven is de inhoud van de HST-variant zoals opgenomen in de motie van de Tweede Kamer nog onduidelijk. De vraag of de effecten van deze variant vergelijkbaar zijn met de in de SMB onderzochte HST varianten kan dan ook op dit moment niet beantwoord worden.

sche problemen van het Noorden. Door de beperkte ruimtelijke uitwerking van het transitiealternatief is er nog onvoldoende inzicht in de milieugevolgen op hoofdlijnen. Een definitieve afweging van de meerwaarde van het transitiealternatief kan daarom nog niet gemaakt worden.

- De Commissie adviseert het transitiealternatief gedetailleerder en ruimtelijk uit te werken (niveau 2: “gedetailleerder vergelijking”), zodat een besluit over uitvoeren van dit alternatief gebaseerd kan worden op een zorgvuldige afweging van de economische meerwaarde én de overige (positieve en negatieve) effecten.

Vergelijking integrale Zuiderzeelijn en transitiealternatief

- De geboden informatie over het transitiealternatief is weliswaar globaal, maar biedt toch een goede basis voor de conclusie van het kabinet dat de economische meerwaarde van een transitiealternatief groter is dan van een integrale Zuiderzeelijn.
- Een volledige vergelijking tussen transitiealternatief en Zuiderzeelijn is pas mogelijk na (ruimtelijk) uitwerken van het transitiealternatief, zodat naast informatie over economie ook informatie over milieugevolgen beschikbaar komt.

Regiospecifieke bereikbaarheidsalternatieven Noordvleugel

- De informatie over de regiospecifieke bereikbaarheidsalternatieven is voldoende om nut en noodzaak en milieueffecten van ieder *afzonderlijk* onderzocht alternatief te beoordelen. Een besluit over het al dan niet realiseren van deze alternatieven of van andere oplossingen kan echter alleen genomen worden op basis van een netwerkanalyse voor de Noordvleugel, inclusief ruimtelijke uitwerking van infrastructuur en van belangrijke ontwikkelingen in wonen, werken en overige voorzieningen.

Regiospecifieke bereikbaarheidsoplossingen Noorden

- Hoewel een deel van de regiospecifieke bereikbaarheidsalternatieven voor het Noorden mogelijk een probleemoplossend vermogen heeft, maakt nader onderzoek niet expliciet deel uit van het voornemen van het kabinet voor versterking van de economie van het Noorden. De Commissie adviseert de positie van deze oplossingen te verduidelijken. Ook adviseert zij bij de uitwerking van het transitiealternatief de gevolgen van de bereikbaarheidsoplossingen voor ruimte, natuur en milieu evenwichtiger te benaderen.

3. TOELICHTING OP HET OORDEEL

3.1 Infrastructuuroplossingen

3.1.1 Integrale Zuiderzeelijn

De Commissie heeft waardering voor de goede kwaliteit van de milieubeoordeling en van de beoordeling van nut- en noodzaak, zeker gegeven de korte tijd waarin de documenten tot stand zijn gekomen. De informatie over de integrale Zuiderzeelijn alternatieven is van goede kwaliteit en maakt een afweging op twee niveaus mogelijk: het strategische niveau over nut en noodzaak en het meer gedetailleerde niveau over de eventuele keuze van een alternatief waarvoor tracé en inrichting verder worden uitgewerkt. De Commissie heeft in de

hierna volgende paragrafen een aantal opmerkingen over de resultaten van de beoordelingen. Deze hebben geen invloed op het positieve oordeel over de studies. Een deel van de opmerkingen leidt tot aanbevelingen voor het besluit over de infrastructuuroplossingen. Een ander deel is vooral van belang voor toekomstige milieubeoordelingen op strategisch niveau. Daarover doet de Commissie tevens een aantal aanbevelingen.

3.1.2 Superbus

De vergelijking van de Superbus met de overige bereikbaarheidsalternatieven is voor alle beoordelingscriteria onvermijdelijk onevenwichtig. Dit komt omdat de Superbus een veel minder ver ontwikkeld vervoersconcept is en meer onzekerheden kent. In de effectbeoordeling wordt dit echter onvoldoende gesignaleerd. De beoordeling van de Superbus op het gebied van economie, ruimte en milieu is met de huidige stand van de kennis nog niet mogelijk. De Superbus kan daarom nog niet als reëel alternatief in het kader van de Zuiderzeelijn worden beschouwd. Verder onderzoek is nodig. Conceptuele en technische ontwikkeling en beoordeling kan beter losgekoppeld worden van de besluitvorming over de Zuiderzeelijn.

- De Commissie adviseert de verdere ontwikkeling van vervoersconcept, techniek, vervoerswaarde, kosten en baten los te koppelen van de besluitvorming over de Zuiderzeelijn. Kleinschalig testen en geleidelijk implementeren van concept en techniek, in eerste instantie op bestaande infrastructuur, verdient daarbij de voorkeur.

3.1.3 Bereikbaarheidsalternatieven Noordvleugel

De (milieu)informatie over de regiospecifieke bereikbaarheidsalternatieven is van goede kwaliteit voor dit strategische niveau van besluitvorming. De Commissie vindt de conclusies over het probleemoplossende vermogen van de *afzonderlijke* infrastructuurvarianten op de bereikbaarheid in de Noordvleugel voldoende goed onderbouwd. De aangekondigde samenhangende besluitvorming over de bereikbaarheid van de Noordvleugel over spoor én weg vraagt echter om meer specifieke milieu informatie. In de notitie “Reikwijdte en detailniveau” voor de milieubeoordeling is aangegeven dat de (regionale) oplossingen voor railinfrastructuur in een bredere netwerkanalyse (inclusief ruimtelijke uitwerking) beoordeeld moeten worden in het perspectief van de oplossingen voor weginfrastructuur. Het is de Commissie niet duidelijk hoe de weginfrastructuur oplossingen in de beoordeling zijn verwerkt. Het gaat bijvoorbeeld over de op handen zijnde besluitvorming over de verbinding Schiphol-Almere, incl. A6-A9 optie.

Verder constateert de Commissie dat geen alternatief is uitgewerkt voor de problemen in de Noordvleugel waarbij niet-infrastructuuroplossingen aan de orde komen. Dit is opvallend omdat in de nut- en noodzaakdiscussie zowel de onbalans tussen wonen en werken als het tekort van goed opgeleid personeel als opgaven worden gezien.

- De Commissie adviseert te verduidelijken hoe in het besluitvormingsproces de samenhang tussen besluiten over de bereikbaarheid van de Noordvleugel (en de informatievoorziening daarover) wordt gerealiseerd. Het gaat daarbij niet alleen om de rail- maar ook om de weginfrastructuur oplossingen. Een besluit over deze oplossingen kan alleen genomen worden op basis van een netwerkanalyse voor de Noordvleugel, inclusief ruimtelijke uitwerking van infrastructuur en van belangrijke ontwikkelingen in wonen, werken en overige voorzieningen.

- De Commissie adviseert niet-infrastructuuroplossingen te ontwikkelen voor de geconstateerde onbalans tussen wonen en werken en voor het geconstateerde tekort aan goed opgeleid personeel in de NoordMeugel

3.2 Beoordeling milieugevolgen en aanbevelingen voor toekomstige milieubeoordelingen

Geluid

Het milieurapport is niet consequent in de wijze waarop de effecten van de autonome ontwikkeling worden betrokken in de vergelijking van alternatieven. Bij het aspect geluid worden de effecten van de autonome ontwikkeling meegewogen in de beoordeling van de alternatieven. De alternatieven voegen echter weinig of geen gehinderden toe aan de autonome ontwikkeling: omdat de autonome ontwikkeling zowel zonder als met de alternatieven tot ongeveer 36000 gehinderden leiden, scoren alle alternatieven slecht (negen tot tien bolletjes). De relevantie van het aspect geluid voor de besluitvorming in de Structuurvisie wordt hierdoor overgewaardeerd.

Bij de beoordeling van de andere aspecten (bodem en water, landschap, natuur) worden de effecten in de autonome ontwikkeling op nul gesteld. De effecten worden gescoord in termen van verandering ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Dit is een wezenlijk andere benadering die uiteraard leidt tot veel scherper onderscheid tussen de alternatieven.

- Door de wijze van berekenen en presentatie is in de totaal beoordeling van de infrastructuuralternatieven het aspect geluid overgewaardeerd. De verschillen tussen de infrastructuuralternatieven in aantal geluidgehinderden zijn zowel onderling als ten opzichte van de autonome ontwikkeling (zonder de nieuwe infrastructuur) nagenoeg te verwaarlozen. De Commissie adviseert hiermee rekening te houden in het besluit.

- De Commissie adviseert in toekomstige milieubeoordelingen de milieugevolgen voor alle milieuaspecten consequent te beoordelen ten opzichte van de autonome ontwikkelingen.

Landschap

De mogelijke effecten op het landschap zijn systematisch onderzocht. Er zijn vijf subcriteria onderscheiden (schaalconflicten, doorsnijding lintbebouwing, doorsnijding nationaal landschap, aantasting ruimtelijk functionele eenheden, invloed op fysieke relatie (doorsnijden wegen en vaarwegen). Waarschijnlijk met GIS analyses (niet expliciet vermeld) zijn de subcriteria kwantitatief beoordeeld en vervolgens via vaste weegfactoren afgewogen. Alles is systematisch en inzichtelijk gepresenteerd en biedt voldoende onderbouwing voor de structuurvisie. Een paar kanttekeningen zijn echter wel op zijn plaats.

- Er is nauwelijks gebruik gemaakt van fotomateriaal. Het karakter van de verschillende alternatieven is niet gevisualiseerd (MZB op poten, HST op dijklichaam, hoge versus lage bruggen, etc.) en er is zeer weinig gebruik gemaakt van kaartmateriaal. Bij recente grote infrastructurele werken heeft landschapsbeleving uiteindelijk een belangrijke rol gespeeld. De tunnels en andere inpassingsmaatregelen bij de HSL-zuid en de Betuwe-route hadden meer met landschapsbeleving dan met natuur van doen. Landschappelijke inpassing leek bij die projecten aanvankelijk van ondergeschikt belang.
- Door de zeer uitgebreide bijlage over de inpassing van stationslocaties wordt ten onrechte de indruk gewekt dat de landschappelijke inpassing vooral daarop is gebaseerd.

- Er is geen gevoeligheidsanalyse uitgevoerd met de weegfactoren. Als de structuurvisie had gekozen voor één van de infrastructuur alternatieven was dat wel zorgvuldiger geweest.

■ De Commissie adviseert in toekomstige strategische milieubeoordelingen meer gebruik te maken van visualisaties en fotomateriaal bij de beoordeling van de invloeden op het landschap. Ook als gekozen wordt voor verdere uitwerking van één of meerdere integrale Zuiderzeelijn alternatieven adviseert de Commissie nadrukkelijk hiervan beter gebruik te maken.

Natuur: Beoordeling Vogel- en Habitatrictlijn gebieden (Natura-2000 gebieden)

In de SMB is allereerst onderzocht of de verschillende alternatieven mogelijk significante effecten kunnen hebben op Natura 2000 gebieden. De conclusie in de SMB dat alle bereikbaarheidsalternatieven, m.u.z. het alternatief Hanze-lijn-140, mogelijk significante effecten hebben op Natura-2000 gebieden, acht de Commissie plausibel.

Vervolgens is een totaal beoordeling van de alternatieven gegeven op de zwaarte van effecten op natuur in Natura 2000 en gebieden van een andere categorie. Bij de beoordeling is een weging toegepast afhankelijk van de status van de gebieden. Zo krijgen hectares-aangetast-gebied in Natura-2000 gebieden een zwaardere score in de weging dan aantasting van natuurgebieden van een andere categorie. Ook wordt er onderscheid gemaakt in standplaatsvernietiging enerzijds en akoestische verstoring anderzijds. De scores variëren van 4 (doorsnijding Nature-2000 gebieden) tot 1 (akoestische hinder bij weidevogel gebieden).

Het is niet duidelijk geworden met welk doel deze weging is uitgevoerd. Bij een passende beoordeling zijn alleen *significante effecten* op Natura-2000 gebieden van doorslaggevende betekenis. De toegepaste weging zorgt voor een methodische fout, waarbij bijvoorbeeld hinder van een groot areaal weidevogelhectares in de gewogen effectscore zwaarder kan worden beoordeeld als de doorsnijding van een klein Natura-2000 gebied. Dit is onjuist omdat het beleidskader voor Natura-2000 gebieden veel dwingender is dan voor bijvoorbeeld weidevogelgebieden, waarvan de natuurbeschermingsstatus onduidelijk is.⁵

Bovendien valt er nogal wat af te dingen op de wijze waarop weidevogelgebieden in de SMB zijn gelokaliseerd. Doordat er meestal “ruime-jas-gebieden” zijn aangewezen (de zgn. zwevende hectares) heeft men in plaats daarvan in dit rapport de verspreiding van broedende Grutto's als uitgangspunt genomen. Bezwaar van deze methode is de subjectiviteit: de Grutto is weliswaar een populaire vogel, die in aantal achteruitgaat, maar is als broedvogel niet in de hoogste internationale categorie (Vogelrichtlijn, bijlage 1) ondergebracht. Zeldzamere weidesoorten als Kemphaan en Kwartelkoning hebben wel die status. Er was dus wel wat voor te zeggen geweest om, in plaats van grutto-terreinen, terreinen met die twee broedvogelsoorten op te nemen. Dat zullen er veel minder zijn, maar plaatst onze weidevogelsterreinen wel in een internationaal perspectief. Zeker als in aanvulling daarop terreinen worden opgenomen waar substantieel bijlage 1-soorten als trek- of wintervogel aanwezig zijn

⁵ Indien alleen Natura 2000 gebieden in de weging hadden meegedaan en de akoestische verstoring de helft van de weging had gekregen van een fysieke doorsnijding dan was er een andere volgorde uitgekomen. HST 1 en HST 2 scoren dan gelijk; in de SMB scoort HST 1 nu ongunstiger dan HST 2. (Scores waren dan geworden: HZL+140: 0; HZL+160: 0,17; HZL+200: 0,45; HST 1:1,57; HST 2:1,57; MZB 1: 2,06; MZB 2:2,8; Superbus: 1,57)

(maar waar de Natura-2000 of EHS-status niet wordt gehaald). Doordat de criteria dan in het verlengde waren komen te liggen van de NATURA-2000-criteria had dit een consistentere set terreinen opgeleverd: de terreinen die voor aanvulling/opvang van NATURA-2000-gebieden zorgen.

Een ander kritiekpunt is dat onduidelijk is in hoeverre naast de directe effecten van de afzonderlijke ingrepen, rekening gehouden wordt met cumulatie van effecten. De wetgeving vereist dat hieraan aandacht wordt besteed. De Commissie vindt deze tekortkomingen niet onoverkomelijk omdat bij eventuele verdere uitwerking van één of meer van de bereikbaarheidsalternatieven dit onderwerp alsnog aan bod kan komen.

- De Commissie adviseert bij toekomstige milieubeoordelingen geen weging op grond van de status van natuurgebieden toe te passen. Beter is het de effecten van de verschillende categorieën (NATURA-2000, EHS, ecologische verbindingen, weidevogelgebied etc.) los van elkaar objectief weer te geven. Vervolgens wordt de betekenis voor beslissers aangegeven door de effecten te beoordelen aan de hand van wetgeving. Voor de Natura-2000 gebieden betekent dat nagegaan wordt of er kans is op significante gevolgen.

- De Commissie constateert dat bij alle bereikbaarheidsalternatieven, m.u.z. van het alternatief Hanzelijn +140, er kans is op significante gevolgen op Natura-2000 gebieden. De Commissie wijst erop dat in principe voor een alternatief zonder significante gevolgen gekozen moet worden. Wanneer een andere keus gemaakt wordt, zal aangetoond moeten worden dat er een zwaarwegend maatschappelijk belang is dat deze effecten toch toestaat. Ook moet dan compensatie van verloren natuur plaatsvinden. De Commissie adviseert bij de eventuele verdere uitwerking van bereikbaarheidsalternatieven ook aandacht te besteden aan cumulatieve effecten op Natura-2000 gebieden.

Betekenis hotspots

Op het strategische niveau van de vergelijking van tracé-alternatieven is het benoemen van hotspots, waar meerdere soorten effecten cumuleren, voldoende. Het milieurapport beschrijft duidelijk welke milieugevolgen op deze hotspots aandacht vragen. De Commissie wijst er overigens op dat daarbij niet wordt ingegaan op de ernst van deze gecombineerde gevolgen. Het optreden van een enkel effect, bijvoorbeeld op natuur, kan meer betekenis hebben dan het optreden van een combinatie van effecten. Het zijn dan ook niet alleen de hotspots die bij eventuele verdere uitwerking met “extra zorgvuldigheid moeten worden gezien”.

4. TRANSITIEALTERNATIEF

4.1 Inhoud en totstandkoming transitiealternatief

Het transitiealternatief is in korte tijd ontwikkeld. Het zit helder en overzichtelijk in elkaar. Niettemin is dit alternatief nog niet concreet, maar in dit stadium slechts op hoofdlijnen ingevuld. Aannemelijk is gemaakt dat het transitiealternatief kan bijdragen aan economische ambities en aan het oplossen van economische problemen. Er is echter nog (vrijwel) geen ruimtelijke vertaling van het transitiealternatief gemaakt. Omdat veel milieugevolgen aan de ruimtelijke uitwerking zijn gekoppeld, is de beoordeling in de SMB van ruimtelijke en natuur- en milieuaspecten met veel onzekerheden omgeven. Een volledige

beoordeling van dit alternatief en een vergelijking met de (veel gedetailleerder uitgewerkte) integrale Zuiderzeelijn alternatieven kan daarom nog niet gemaakt worden.

De onzekerheden en leemten in kennis bij het transitiealternatief zijn in de vergelijking niet voldoende erkend, waardoor schijnzekerheden ontstaan. Enkele voorbeelden illustreren dit:

- indirecte effecten van het transitiealternatief zijn nog niet voldoende bekend. Het gaat bijvoorbeeld om aantrekking van energie-intensieve bedrijvigheid bij een “energy valley” ontwikkeling. Het milieurapport benoemt de mogelijkheid, maar geeft geen kwalitatieve beschouwing over de mogelijke gevolgen;
- het transitiealternatief scoort positiever op natuur- en milieu dan de bereikbaarheidsalternatieven vanwege het beperktere schaalniveau. De Zuiderzeelijn zou als lijninfrastructuur een groter deel van Nederland raken. Daarbij wordt voorbij gegaan aan de grote (ruimtelijke) invloed die uit kan gaan van bijvoorbeeld grootschalige transformaties in de landbouw in het transitiealternatief;
- het transitiealternatief heeft een (waarschijnlijk) negatieve beoordeling op het aspect biodiversiteit, maar een vergelijking met de bereikbaarheidsalternatieven is niet mogelijk omdat die niet op dat aspect zijn beoordeeld;
- de beoordeling van het transitiealternatief beperkt zich voor geluid tot verstoring van vogels in de Waddenzee door affakkelen bij een multifuel centrale.

De Commissie beschouwt het transitiealternatief dan ook niet als een alternatief waarover al definitieve besluitvorming kan plaatsvinden. Veel meer is het een eerste verkenning van de vraag of andere oplossingen dan bereikbaarheidsoplossingen een (betere) bijdrage kunnen leveren aan de ontwikkeling van het Noorden van het land. Deze eerste verkenning wijst uit dat een transitie-pakket, mits goed gekozen, een bijdrage kan leveren aan de (economische) opgaven voor de economie van het Noorden.

Omdat het transitiealternatief mogelijk veelbelovend is, adviseert de Commissie in nauwe samenwerking met de regio de volgende stappen te zetten bij verdere uitwerking van dit alternatief:

- benoem expliciet een referentievariant, waarin bestaand en voorgenomen regionaal-economisch en ruimtelijk beleid is vastgelegd;
- benoem expliciet een aantal ruimtelijk geduide economische ontwikkelingsscenario's waarin de maatregelen zijn uitgewerkt (additioneel ten opzichte van de referentie), inclusief daarbij behorende -regionale- infrastructuur, bedrijventerreinen en woonlocaties. Het gaat daarbij om globale zoekruimtes. Besteed op dit strategische niveau ook aandacht aan milieu als (economische) kans voor bijdragen aan structuurversterking: opslag CO₂, (versterken) kwaliteit en robuustheid van natuur en milieu ten behoeve van de groei van recreatie en toerisme;
- beoordeel de scenario's met criteria voor zowel de economie als het milieu. Het gaat daarbij wederom om beoordeling op hoofdlijnen. Voor de milieucriteria denkt de Commissie aan de criteria die gehanteerd zijn voor het toetsen van de bereikbaarheidsalternatieven op hoofdlijnen. De toetsing kan plaats vinden aan de hand van GIS-applicaties, waarbij de kansen en knelpunten van ruimtelijke duidingen/vertalingen van de scenario's duidelijk worden;
- geef conclusies over effecten op economie en milieu.

De Commissie acht het zowel vanuit economische optiek als vanuit het milieu wenselijk dat bij de ruimtelijke invulling zoveel mogelijk wordt aangesloten bij het bestaande economische kerngebied in het Noorden.

- De Commissie adviseert het transitiealternatief gedetailleerder en ruimtelijk uit te werken (niveau 2; “gedetailleerde vergelijking milieueffecten”), zodat een besluit over uitvoeren van dit alternatief gebaseerd kan worden op een zorgvuldige afweging van de economische meerwaarde en de overige (positieve en negatieve) effecten. Houdt daarbij rekening met de hierboven benoemde stappen.

4.2 Positie regiospecifieke bereikbaarheidsalternatieven in het transitiealternatief

De structuurvisie verklaart niet waarom het Noorden voor de bereikbaarheidsproblematiek in het transitiealternatief een voorkeur heeft voor Hanze-lijn ++. Uitwerking van regiospecifieke bereikbaarheidsprojecten voor het Noorden behoort niet expliciet tot het voornemen van het kabinet, terwijl een deel mogelijk wel probleemoplossend vermogen heeft. De bereikbaarheid van de Noordvleugel is *wel* een expliciet onderdeel van het Kabinetsvoornemen. Dat maakt de positie van bereikbaarheidsoplossingen voor het Noorden in het transitiealternatief onduidelijk.

De milieubeoordeling van de bereikbaarheidsmaatregelen is bovendien nog onevenwichtig. De rapportage stelt enerzijds dat de milieugevolgen sterk negatief moeten worden beoordeeld. Anderzijds geeft de SMB duidelijk aan dat het transitiealternatief behalve negatieve ook positieve milieugevolgen heeft. Het wordt niet duidelijk hoe de negatieve en positieve gevolgen ten opzichte van elkaar beoordeeld worden.

- De Commissie adviseert het belang en de positie van de bereikbaarheidsoplossingen voor het Noorden in het transitiealternatief te verduidelijken. Ook adviseert zij bij de uitwerking van het transitiealternatief de gevolgen van de bereikbaarheidsoplossingen voor ruimte, natuur en milieu evenwichtiger te benaderen.

4.3 Overige aanbevelingen transitiealternatief

Bij de verdere uitwerking van het transitiealternatief is ook een blijvende rol van ‘de markt’ en andere maatschappelijke actoren relevant: zij zijn nauw betrokken bij transitie-initiatieven die onderdeel uitmaken van het alternatief. In dit stadium van afwegingen en keuzes is directere betrokkenheid en meedenken van specifieke vertegenwoordigers (geen koepels, maar mee acterende voorlopers uit de belangrijke clusters) op structuurvisie-niveau aan te bevelen. Samenspraak in een ‘transitie arena’ kan tot andere analyses en accenten leiden.

Voor transities en het bewerkstelligen van structurele verandering is het opheffen door overheden van belemmeringen die de veranderingen tegenhouden of vertragen heel wezenlijk. Er kan in de verdere uitwerking van het transitiealternatief meer aandacht worden besteed aan een bredere set van voorwaardenscheppende maatregelen die bij uitstek door de overheid kunnen worden gecreëerd of beïnvloed. Het gaat bijvoorbeeld om het creëren van voorwaarden zoals het in gang zetten van ruimtelijke ontwikkelingen, toewijzen van functies en bestemmingen, doen en stimuleren van investeringen, nemen van fiscale maatregelen en stimuleren van midden- en kleinbedrijf.

In het vervolgproces kan aandacht worden besteed aan de evaluatie van eerdere initiatieven om de economische structuur van het Noorden van Nederland te versterken. Ook aandacht voor regionale en internationale samenwerking is daarbij van belang. Regionale samenwerking kan leiden tot versterking van het economisch kerngebied Groningen-Assen. Internationale samenwerking met Noordwest Duitsland kan leiden tot een sterkere positionering van het Noorden. Er kan bijvoorbeeld gedacht worden aan een grensoverschrijdende economische structuurvisie.

■ De Commissie adviseert bij de verdere uitwerking van het transitiealternatief blijvende aandacht te besteden aan de hierboven genoemde aspecten: de rol van de markt, voorwaardenscheppende maatregelen door de overheid, evaluatie van eerdere initiatieven voor economische versterking en regionale en internationale samenwerking.

5. TOEGEPASTE METHODIEK

De milieubeoordeling doet een goede poging om geheel verschillende alternatieven met elkaar te vergelijken: bereikbaarheidsalternatieven en economische transitiemaatregelen op een verschillend schaalniveau (regionaal, landelijk) en in verschillende mate van detail (concreet, globaal). Dat blijkt methodisch niet gemakkelijk te zijn. De Commissie doet in dit hoofdstuk enkele aanbevelingen voor de systematiek bij toekomstige milieubeoordelingen.

Plannen waarvoor een strategische milieubeoordeling (SMB) aan de orde is, bevatten doorgaans geen concrete uitwerking en inrichting van een activiteit. Op het niveau van een SMB selecteert een plan activiteiten en locaties (tracés) die een probleem (gedeeltelijk) oplossen. Zo'n selectie vraagt afwegingen op meerdere niveaus. Vaak is de vraag over 'nut en noodzaak' aan de orde: draagt een activiteit bij aan het oplossen van een probleem? Ook moet een afweging plaatsvinden tussen nut en noodzaak en de overige (milieu)effecten. Voor de SMB over de Zuiderzeelijn vertaalde zich dat in een vergelijking op twee niveaus:

- **Niveau 1:** een eerste afweging van de *meerwaarde* van de bereikbaarheidsoplossingen en van het transitiealternatief (op zichzelf en ten opzichte van elkaar). Daarbij past ook een eerste beoordeling van de milieugevolgen op hoofdlijnen: belemmeren deze het realiseren van een alternatief?
- **Niveau 2:** Een onderlinge afweging van de bereikbaarheidsalternatieven en het transitiealternatief op een groter detailniveau. Op dit niveau komen de positieve en negatieve effecten nauwkeuriger in beeld.

De informatie op beide niveaus moet vervolgens aan elkaar gekoppeld worden. Een positieve beoordeling over een alternatief op niveau 1 kan een andere betekenis krijgen als de beoordeling op het tweede niveau negatief is. De vraag is immers: wegen nut en noodzaak op tegen de negatieve effecten?

In deze koppeling van informatie op beide niveaus is deze SMB minder goed geslaagd. Dit komt mede doordat een uitwerking op het tweede niveau van het transitiealternatief nog niet heeft plaatsgevonden. Dit heeft geleid tot ongelijksoortige informatie over bereikbaarheidsalternatieven en transitiealternatief. Een zorgvuldige (kwantitatieve) vergelijking op beide niveaus van transitiealternatief en Zuiderzeelijn-alternatieven kon daarom nog niet worden gemaakt.

■ De Commissie komt op basis van het voorgaande tot de volgende aanbevelingen voor toekomstige strategische milieubeoordelingen:

1. Het onderscheid in twee abstractieniveaus van onderzoek en vergelijking is zinvol:
 - een *globaal niveau* (niveau 1) waarop nut en noodzaak en milieugevolgen op hoofdlijnen worden beoordeeld, dat kan leiden tot (voor)selectie van kansrijke oplossingen;
 - een *concreter niveau* (niveau 2) dat nauwkeuriger informatie over effecten oplevert, vergelijking tussen kansrijke oplossingen mogelijk maakt en leidt tot de keuze van een voorkeursalternatief.
2. Zorg voor een goede koppeling van de informatie op beide niveaus. De mogelijkheid moet bestaan om een beslissing op het eerste niveau te herzien op basis van (nieuwe) informatie op het tweede niveau. Bespreek uiteindelijk samenvattend de milieu-informatie in het licht van de belangrijkste onderzoeksvragen en beslispunten op beide niveaus.
3. Zorg op niveau 2 voor een zorgvuldig uitgewerkte criteriaset:
 - welke criteria zijn onderzocht?
 - welke criteria blijken onderscheidend te zijn en dus belangrijk in de beoordeling?
 - welke zijn de meest significante effecten, die sowieso verdere aandacht verdienen?

Essentieel is bovendien dat een samenvattende bespreking (en duidelijke presentatie) plaatsvindt van de betekenis van de verzamelde milieu-informatie voor de geformuleerde onderzoeksvragen (o.a. onderscheiden naar Noorden en Noordvleugel). Ook dat is niet helemaal goed gelukt. Verschillen tussen alternatieven worden in sommige gevallen nu overdreven of onderschat. In paragraaf 4.1 van dit advies worden daarvan enkele voorbeelden gegeven. Ook maakt de structuurvisie niet duidelijk hoe het kabinetsstandpunt (fors maatregelenpakket in Noordvleugel + transitie + HZL++) zich verhoudt tot een andere combinatie van onderdelen van de onderzochte alternatieven. Alle informatie is niettemin aanwezig.

BIJLAGEN

bij het toetsingsadvies Strategische Milieubeoordeling (SMB)
Structuurvisie Zuiderzeelijn

(bijlagen 1 t/m 3)

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 20 april 2006 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Personenvervoer

Commissie voor de milieueffectrapportage
t.a.v. Mevrouw ir. V. ten Holder
Postbus 2345
3500 GH Utrecht

 Commissie voor de milieueffectrapportage	
ingekomen :	- 1 JUNI 2006
nummer	
dossier	1506-98
kopie naar :	Mo eh

Contactpersoon
Pieter Janse
Datum
20 april 2006
Ons kenmerk
DGP/ZZL/U.06.00202
Onderwerp
Aanvraag toetsingsadvies SMB Zuiderzeelijn

Doorkiesnummer
-
Bijlage(n)
2
Uw kenmerk
-

Geachte mevrouw Ten Holder,

Graag verzoek ik via u de Commissie voor de milieueffectrapportage om voor de Strategische Milieubeoordeling (SMB) van de Structuurvisie Zuiderzeelijn een toetsingsadvies op te stellen.

Structuurvisie en SMB

Naar aanleiding van het rapport van de Tijdelijke Commissie Infrastructuur (TCI) heeft het kabinet in juni 2005 besloten een Structuurvisie voor de Zuiderzeelijn op te stellen. Een Structuurvisie is een nieuw instrument uit de wijziging van de Wet Ruimtelijke Ordening. De Structuurvisie dient als basis voor de discussie over nut en noodzaak van de Zuiderzeelijn en de besluitvorming daarover medio 2006.

Belangrijke onderdelen van de Structuurvisie zijn onder meer:

- een probleemanalyse;
- een uitwerking van alternatieven
- strategische milieubeoordeling
- ruimtelijke effectbeschrijving
- maatschappelijke kosten-batenanalyse
- een breed proces met betrokkenen (maatschappelijke organisaties, regionale overheden en inwoners);
- een marktverkenning
- risicoanalyse.

Directoraat-Generaal Personenvervoer
Project Zuiderzeelijn
Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres : Plesmanweg 1-6, Den Haag

Telefoon : 070 - 351 7139
Fax : 070 - 351 7335
Internet : www.minvenw.nl

Bereikbaar met tramlijn 9 of bus 22 vanaf station CS of met tramlijn 9 vanaf station HS



De SMB bevat een beschrijving van de effecten van de mogelijke alternatieven voor natuur en milieu en een beoordeling van de alternatieven op een globaal niveau, zoals dat in de Europese richtlijn 2001/42/EG en het wetsvoorstel voor de wijziging van de Wet Milieubeheer is aangegeven. Dit mondt vervolgens uit in een 'milieuraapport'.

Het proces om te komen tot de Structuurvisie inclusief het milieuraapport is formeel gestart met de openbare bekendmaking, die op 3 oktober 2005 in de Staatscourant en een aantal landelijke en regionale kranten is geplaatst.

Raadpleging over reikwijdte en detailniveau van de SMB

De projectorganisatie heeft de betrokken overheden (andere departementen, provincies, gemeenten en waterschappen) geraadpleegd over de SMB. Deze raadpleging vloeit voort uit de bovengenoemde Europese Richtlijn. Hiernaast heeft de projectorganisatie ook een aantal maatschappelijke organisaties en andere partijen bij de raadpleging betrokken. Verder is uw commissie gedurende de raadpleging om een advies gevraagd¹.

De resultaten van de raadpleging hebben hun weerslag gekregen in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau².

Kabinetsvoornemen

Het kabinet heeft op 13 april j.l. de Structuurvisie Zuiderzeelijn in concept vastgesteld en het beleidsvoornemen bekend gemaakt. De Strategische Milieubeoordeling maakt onderdeel uit van de Structuurvisie Zuiderzeelijn.

Voor de inhoud van het beleidsvoornemen verwijs ik naar deel B van de samenvatting van de Structuurvisie waarin de integrale tekst van het beleidsvoornemen is opgenomen.

Inspraak en advies

De inspraaktermijn zal binnenkort starten. Tijdens de inspraakperiode worden de rapporten van de Structuurvisie en SMB formeel ter inzage gelegd. Daarnaast liggen de 13 overige onderzoeken eveneens ter inzage. Alle voorgaand genoemde rapporten en de daar onderliggende rapporten zijn openbaar en te downloaden via de website www.zuiderzeelijn.nl.

Tijdens de inspraakperiode worden zes bijeenkomsten georganiseerd in Almere, Amsterdam, Drachten, Groningen, Heerenveen en Hoogeveen. Deze bijeenkomsten bestaan uit een informatiemarkt en een hoorzitting.

¹ Advies over reikwijdte en detailniveau dd. 25 november 2005 en een gesprek naar aanleiding van de verbreding van de scope van de Structuurvisie op 22 februari 2006.

² Notitie Reikwijdte en Detailniveau Structuurvisie Zuiderzeelijn, dd 11 april 2006 te downloaden via www.zuiderzeelijn.nl



DGP/ZZL/U.06.00202

Kabinetsbesluit

In juni 2006 zal het kabinet op basis van de Structuurvisie, de nadere uitwerkingen ten behoeve van het kabinetsvoornemen en de inspraakreacties definitieve besluiten nemen.

Graag verzoek ik de Commissie een toetsingsadvies uit te brengen. Zonder te willen treden in de taken en bevoegdheden van de Commissie zou ik de Commissie willen vragen om in haar advies speciaal aandacht te besteden aan:

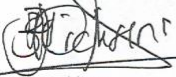
- het detailniveau (of beter gezegd het abstractieniveau) van de milieueffecten die in beeld zijn gebracht in relatie tot de breedte van de scope van de Structuurvisie
- de vergelijkbaarheid van de bereikbaarheidsalternatieven en het transitiealternatief
- de wijze waarop de Habitattoets voor de Natura-2000 gebieden is gemaakt.

Indien er behoefte is aan een nadere toelichting op de uitgevoerde SMB ben ik daartoe gaarne bereid.

In overleg met u worden voldoende exemplaren van de Structuurvisie en SMB en onderliggende rapporten u separaat toegestuurd.

Mocht u nog vragen hebben, dan kunt u direct contact opnemen met Pieter Janse:
Tel: 06-17400519.

Met vriendelijke groet,

b/a 

Ir. J.M. Fukken
Projectmanager Zuiderzeelijn

BIJLAGE 2

Kennisgeving van SMB en Structuurvisie Zuiderzeelijn in Staatscourant nr. 29 d.d. 26 april 2006



STRUCTUURVISIE ZUIDERZEELIJN

Inspraak op Structuurvisie Zuiderzeelijn

Structuurvisie
De Structuurvisie Zuiderzeelijn is het resultaat van uitgebreide studies naar nut en noodzaak van een snelle OV-verbinding tussen de Randstad en het Noorden. Bij de studies zijn veel partijen betrokken. Daarnaast zijn de belangrijkste resultaten van de onderzoeken door onafhankelijke derden getoetst. De structuurvisie is opgesteld door de ministeries van Verkeer en Waterstaat, Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en Economische Zaken.
Een nieuwe analyse van de problemen in Noord-Nederland en in de Noordvleugel van de Randstad vormt de basis van de structuurvisie. Vervolgens is gekeken naar mogelijke oplossingen:

Integrale oplossingen

- Hanzelijn-plus; intercity via Hanzelijntracé o.a. door betere dienstregeling;
- Hanzelijn-plus-plus; Hanzelijn-plus aangevuld met regionale bereikbaarheidsprojecten;
- Hogesnelheidslijn tussen Schiphol en Groningen;
- Magneetwielbaan tussen Schiphol en Groningen;
- Superbus tussen Schiphol en Groningen;

Regionale oplossingen

- Regionale magneetwielbaan Amsterdam-Lelystad;
- Regionale Umeermetro;
- Hoogfrequente stoptreinen Amsterdam-Almere;
- Regionale bereikbaarheidsprojecten Noord-Nederland;
- Stimuleringsprojecten gericht op de omvorming van de economie van Noord-Nederland.

Effectstudies
Voor elk van deze mogelijke oplossingen is onderzoek gedaan naar de effecten die uitvoering van zo'n alternatief kan hebben. De structuurvisie beschrijft op hoofdlijnen de uitkomsten van deze onderzoeken. Effectstudies zijn onder meer gedaan op het gebied van vervoerprestaties, kosten, risico's, economie en te verwachten ontwikkelingen op het gebied van wonen, werken, natuur en milieu.
Zo is voor de Structuurvisie Zuiderzeelijn een Strategische Milieubeoordeling uitgevoerd. Dit milieuraapport is een oordeling voor plannen en programma's (2001/42/EG). Het milieuraapport geeft inzicht in de belangrijkste milieugevolgen van de verschillende alternatieven.

Waarom kunt u inspreken?
U kunt inspreken op het voorgenomen besluit van het kabinet, op de structuurvisie en op het milieuraapport. Het kabinet nodigt u uit te reageren op de inspraakvragen:

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

Waar kunt u de Structuurvisie inzien?
U kunt de Structuurvisie Zuiderzeelijn en de Strategische Milieubeoordeling van 27 april tot en met 7 juni 2006 tijdens kantooruren inzien op de volgende locaties:

- de provinciehuizen van Noord-Holland, Flevoland, Overijssel, Drenthe, Groningen en Friesland;
- de gemeentehuizen van Almere, Assen, Diemen, Groningen, Heerenveen, Haulermermeer, Hoogeveen, Lelystad, Meppel, Muiden, Noordoostpolder, Smallingeland, Steenwijk, Weesp en Zwolle en de stadsdeelkantoren Amsterdam-Zuidoost en Zeeburg;
- de hoofdsteden van de openbare bibliotheken in bovengenoemde gemeenten;
- de hoofdkantoren van Rijkswaterstaat in Noord-Holland, Noord-Nederland, Oost-Nederland en IJsselmeergebied in resp. Haarlem, Leeuwarden, Arnhem en Lelystad;
- de bibliotheken van de ministeries van Economische Zaken, Financiën, Verkeer en Waterstaat en VROM, allen in Den Haag;
- de griffie van de Tweede Kamer in Den Haag.

Naast de structuurvisie zijn ook de verschillende studies beschikbaar op bovengenoemde locaties. Tevens kunt u de documenten inzien en/of downloaden vanaf de sites www.structuurvisiezouderzeelijn.nl en www.inspraakvenw.nl. Daar kunt u ook kosteloos een CD-rom met alle documenten opvragen.

Informatiebijeenkomsten
Om de uitkomsten van de structuurvisie toe te lichten organiseert de Projectorganisatie Zuiderzeelijn informatiebijeenkomsten die voorafgaan aan de openbare hoorzittingen in de betrokken provincies. U kunt er toelichting krijgen op de resultaten van de structuurvisie en vragen stellen aan projectmedewerkers. U bent van harte welkom.

Programma
Informatiemarkt van 14.00 tot 20.00 uur
Hoorzitting aanvang 20.30 uur

Inspraak en uw reactie
Weten wat de samenleving vindt van het voorgenomen besluit over de Zuiderzeelijn. Dat wil het kabinet bereiken met deze periode van inspraak. De definitieve Structuurvisie Zuiderzeelijn stelt het kabinet dan ook pas vast nadat de inspraakreacties bekend zijn. Dat gebeurt nog voor de zomer. Daarna vindt de discussie met de Tweede Kamer plaats over de plannen voor de Zuiderzeelijn. Ook daarbij worden de structuurvisie en de resultaten van de inspraak betrokken. Na deze besprekingen is duidelijk of en, zo ja, hoe de plannen voor de Noordvleugel van de Randstad en Noord-Nederland een vervolg krijgen.

Zo spoedig mogelijk na afloop van de inspraaktermijn kunt u alle inspraakreacties inzien op de locaties waar de structuurvisie ter inzage heeft gelegen. De reacties zijn ook te vinden op www.structuurvisiezouderzeelijn.nl en www.inspraakvenw.nl. In het najaar wordt een Nota van Antwoord gepubliceerd, waarin u kunt terugvinden hoe uw inspraakreactie heeft bijgedragen aan de besluitvorming.

Meer informatie?
Kijk op www.structuurvisiezouderzeelijn.nl.
Voor informatie over inspraak of de procedure kunt u contact opnemen met het Inspraakpunt, 070 - 351 96 02 of kijken op www.inspraakvenw.nl.

Hoe kunt u inspreken?

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
Structuurvisie Zuiderzeelijn
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Via internet:
www.inspraakvenw.nl

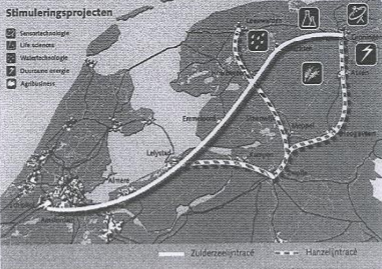
In beide gevallen kunt u verzoeken om vertrouwelijke behandeling van uw persoonlijke gegevens.

Mondeling:
Mondeling inspreken kan tijdens één van de openbare hoorzittingen.

- 8 mei, Amsterdam Zuid-Oost, Planetarium Gasperplas, Kronwijkdreef 11;
- 9 mei, Hoogeveen, De Tamboer, Hoofdstraat 17;
- 11 mei, Drachten, De Lawei, Burgemeester Wuiteweg 24;
- 16 mei, Groningen, De Oosterpoort, Trompsingel 27;
- 17 mei, Almere, gemeentehuis, Stadhuisplein 1;
- 18 mei, Heerenveen, Abe Lenstra Stadion (Douwe Egbertszaal), Abe Lenstra boulevard 21;

Wie mondeling wil inspreken, wordt verzocht dit uiterlijk 2 dagen voor de hoorzitting telefonisch aan het Inspraakpunt door te geven: 070 351 96 02.

Stimuleringsprojecten



Effectstudies

Integrale oplossingen

Regionale oplossingen

Effectstudies

Waarom kunt u inspreken?

Waar kunt u de Structuurvisie inzien?

Hoe kunt u inspreken?

Inspraakpunt

Meer informatie?

Stimuleringsprojecten

Effectstudies

Integrale oplossingen

Regionale oplossingen

Effectstudies

Waarom kunt u inspreken?

Waar kunt u de Structuurvisie inzien?

Hoe kunt u inspreken?

Inspraakpunt

Meer informatie?

Stimuleringsprojecten

Effectstudies

Integrale oplossingen

Regionale oplossingen

Effectstudies

Waarom kunt u inspreken?

Waar kunt u de Structuurvisie inzien?

Hoe kunt u inspreken?

Inspraakpunt

Meer informatie?

Stimuleringsprojecten

Effectstudies

Integrale oplossingen

Regionale oplossingen

Effectstudies

Waarom kunt u inspreken?

Waar kunt u de Structuurvisie inzien?

Hoe kunt u inspreken?

Inspraakpunt

Meer informatie?

Stimuleringsprojecten

Effectstudies

Integrale oplossingen

Regionale oplossingen

Effectstudies

Waarom kunt u inspreken?

Waar kunt u de Structuurvisie inzien?

Hoe kunt u inspreken?

Inspraakpunt

Meer informatie?

Stimuleringsprojecten

Effectstudies

Integrale oplossingen

Regionale oplossingen

Effectstudies

Waarom kunt u inspreken?

Waar kunt u de Structuurvisie inzien?

Hoe kunt u inspreken?

Inspraakpunt

Meer informatie?

Stimuleringsprojecten

Effectstudies

Integrale oplossingen

Regionale oplossingen

Effectstudies

Waarom kunt u inspreken?

Waar kunt u de Structuurvisie inzien?

Hoe kunt u inspreken?

Inspraakpunt

Meer informatie?

Stimuleringsprojecten

Effectstudies

Integrale oplossingen

Regionale oplossingen

Effectstudies

Waarom kunt u inspreken?

Waar kunt u de Structuurvisie inzien?

Hoe kunt u inspreken?

Inspraakpunt

Meer informatie?

Stimuleringsprojecten

Effectstudies

Integrale oplossingen

Regionale oplossingen

Effectstudies

Waarom kunt u inspreken?

Waar kunt u de Structuurvisie inzien?

Hoe kunt u inspreken?

Inspraakpunt

Meer informatie?

Stimuleringsprojecten

Effectstudies

Integrale oplossingen

Regionale oplossingen

Effectstudies

Waarom kunt u inspreken?

Waar kunt u de Structuurvisie inzien?

Hoe kunt u inspreken?

Inspraakpunt

Meer informatie?

Stimuleringsprojecten

Effectstudies

Integrale oplossingen

Regionale oplossingen

Effectstudies

Waarom kunt u inspreken?

Waar kunt u de Structuurvisie inzien?

Hoe kunt u inspreken?

Inspraakpunt

Meer informatie?

Stimuleringsprojecten

Effectstudies

Integrale oplossingen

Regionale oplossingen

Effectstudies

Waarom kunt u inspreken?

Waar kunt u de Structuurvisie inzien?

Hoe kunt u inspreken?

Inspraakpunt

Meer informatie?

Stimuleringsprojecten

Effectstudies

Integrale oplossingen

Regionale oplossingen

Effectstudies

Waarom kunt u inspreken?

Waar kunt u de Structuurvisie inzien?

Hoe kunt u inspreken?

Inspraakpunt

Meer informatie?

Stimuleringsprojecten

Effectstudies

Integrale oplossingen

Regionale oplossingen

Effectstudies

Waarom kunt u inspreken?

Waar kunt u de Structuurvisie inzien?

Hoe kunt u inspreken?

Inspraakpunt

Meer informatie?

Stimuleringsprojecten

Effectstudies

Integrale oplossingen

Regionale oplossingen

Effectstudies

Waarom kunt u inspreken?

Waar kunt u de Structuurvisie inzien?

Hoe kunt u inspreken?

Inspraakpunt

Meer informatie?

Stimuleringsprojecten

Effectstudies

Integrale oplossingen

Regionale oplossingen

Effectstudies

Waarom kunt u inspreken?

Waar kunt u de Structuurvisie inzien?

Hoe kunt u inspreken?

Inspraakpunt

Meer informatie?

Stimuleringsprojecten

Effectstudies

Integrale oplossingen

Regionale oplossingen

Effectstudies

Waarom kunt u inspreken?

Waar kunt u de Structuurvisie inzien?

Hoe kunt u inspreken?

Inspraakpunt

Meer informatie?

Stimuleringsprojecten

Effectstudies

Integrale oplossingen

Regionale oplossingen

Effectstudies

Waarom kunt u inspreken?

Waar kunt u de Structuurvisie inzien?

Hoe kunt u inspreken?

Inspraakpunt

Meer informatie?

Stimuleringsprojecten

Effectstudies

Integrale oplossingen

Regionale oplossingen

Effectstudies

Waarom kunt u inspreken?

Waar kunt u de Structuurvisie inzien?

Hoe kunt u inspreken?

Inspraakpunt

Meer informatie?

Stimuleringsprojecten

Effectstudies

Integrale oplossingen

Regionale oplossingen

Effectstudies

Waarom kunt u inspreken?

Waar kunt u de Structuurvisie inzien?

Hoe kunt u inspreken?

Inspraakpunt

Meer informatie?

Stimuleringsprojecten

Effectstudies

Integrale oplossingen

Regionale oplossingen

Effectstudies

Waarom kunt u inspreken?

Waar kunt u de Structuurvisie inzien?

Hoe kunt u inspreken?

Inspraakpunt

Meer informatie?

Stimuleringsprojecten

Effectstudies

Integrale oplossingen

Regionale oplossingen

Effectstudies

Waarom kunt u inspreken?

Waar kunt u de Structuurvisie inzien?

Hoe kunt u inspreken?

Inspraakpunt

Meer informatie?

Stimuleringsprojecten

Effectstudies

Integrale oplossingen

Regionale oplossingen

Effectstudies

Waarom kunt u inspreken?

Waar kunt u de Structuurvisie inzien?

Hoe kunt u inspreken?

Inspraakpunt

Meer informatie?

Stimuleringsprojecten

Effectstudies

Integrale oplossingen

Regionale oplossingen

Effectstudies

Waarom kunt u inspreken?

Waar kunt u de Structuurvisie inzien?

Hoe kunt u inspreken?

Inspraakpunt

Meer informatie?

Stimuleringsprojecten

Effectstudies

Integrale oplossingen

Regionale oplossingen

Effectstudies

Waarom kunt u inspreken?

Waar kunt u de Structuurvisie inzien?

Hoe kunt u inspreken?

Inspraakpunt

Meer informatie?

Stimuleringsprojecten

Effectstudies

Integrale oplossingen

Regionale oplossingen

Effectstudies

Waarom kunt u inspreken?

Waar kunt u de Structuurvisie inzien?

Hoe kunt u inspreken?

Inspraakpunt

Meer informatie?

Stimuleringsprojecten

Effectstudies

Integrale oplossingen

Regionale oplossingen

Effectstudies

Waarom kunt u inspreken?

Waar kunt u de Structuurvisie inzien?

Hoe kunt u inspreken?

Inspraakpunt

Meer informatie?

Stimuleringsprojecten

Effectstudies

Integrale oplossingen

Regionale oplossingen

Effectstudies

Waarom kunt u inspreken?

Waar kunt u de Structuurvisie inzien?

Hoe kunt u inspreken?

Inspraakpunt

Meer informatie?

Stimuleringsprojecten

Effectstudies

Integrale oplossingen

Regionale oplossingen

Effectstudies

Waarom kunt u inspreken?

Waar kunt u de Structuurvisie inzien?

Hoe kunt u inspreken?

Inspraakpunt

Meer informatie?

Stimuleringsprojecten

Effectstudies

Integrale oplossingen

Regionale oplossingen

Effectstudies

Waarom kunt u inspreken?

Waar kunt u de Structuurvisie inzien?

Hoe kunt u inspreken?

Inspraakpunt

Meer informatie?

Stimuleringsprojecten

Effectstudies

Integrale oplossingen

Regionale oplossingen

Effectstudies

Waarom kunt u inspreken?

Waar kunt u de Structuurvisie inzien?

Hoe kunt u inspreken?

Inspraakpunt

Meer informatie?

Stimuleringsprojecten

Effectstudies

Integrale oplossingen

Regionale oplossingen

Effectstudies

Waarom kunt u inspreken?

Waar kunt u de Structuurvisie inzien?

Hoe kunt u inspreken?

Inspraakpunt

Meer informatie?

Stimuleringsprojecten

Effectstudies

Integrale oplossingen

Regionale oplossingen

Effectstudies

Waarom kunt u inspreken?

Waar kunt u de Structuurvisie inzien?

Hoe kunt u inspreken?

Inspraakpunt

Meer informatie?

Stimuleringsprojecten

Effectstudies

Integrale oplossingen

Regionale oplossingen

Effectstudies

Waarom kunt u inspreken?

Waar kunt u de Structuurvisie inzien?

Hoe kunt u inspreken?

Inspraakpunt

Meer informatie?

Stimuleringsprojecten

Effectstudies

Integrale oplossingen

Regionale oplossingen

Effectstudies

Waarom kunt u inspreken?

Waar kunt u de Structuurvisie inzien?

Hoe kunt u inspreken?

Inspraakpunt

Meer informatie?

Stimuleringsprojecten

Effectstudies

Integrale oplossingen

Regionale oplossingen

Effectstudies

Waarom kunt u inspreken?

Waar kunt u de Structuurvisie inzien?

Hoe kunt u inspreken?

Inspraakpunt

Meer informatie?

Stimuleringsprojecten

Effectstudies

Integrale oplossingen

Regionale oplossingen

Effectstudies

Waarom kunt u inspreken?

Waar kunt u de Structuurvisie inzien?

Hoe kunt u inspreken?

Inspraakpunt

Meer informatie?

Stimuleringsprojecten

Effectstudies

Integrale oplossingen

Regionale oplossingen

Effectstudies

Waarom kunt u inspreken?

Waar kunt u de Structuurvisie inzien?

Hoe kunt u inspreken?

Inspraakpunt

Meer informatie?

Stimuleringsprojecten

Effectstudies

Integrale oplossingen

Regionale oplossingen

Effectstudies

Waarom kunt u inspreken?

Waar kunt u de Structuurvisie inzien?

Hoe kunt u inspreken?

Inspraakpunt

Meer informatie?

Stimuleringsprojecten

Effectstudies

Integrale oplossingen

Regionale oplossingen

Effectstudies

Waarom kunt u inspreken?

Waar kunt u de Structuurvisie inzien?

Hoe kunt u inspreken?

Inspraakpunt

Meer informatie?

Stimuleringsprojecten

Effectstudies

Integrale oplossingen

Regionale oplossingen

Effectstudies

Waarom kunt u inspreken?

Waar kunt u de Structuurvisie inzien?

Hoe kunt u inspreken?

Inspraakpunt

Meer informatie?

Stimuleringsprojecten

Effectstudies

Integrale oplossingen

Regionale oplossingen

Effectstudies

Waarom kunt u inspreken?

Waar kunt u de Structuurvisie inzien?

Hoe kunt u inspreken?

Inspraakpunt

Meer informatie?

Stimuleringsprojecten

Effectstudies

Integrale oplossingen

Regionale oplossingen

Effectstudies

Waarom kunt u inspreken?

Waar kunt u de Structuurvisie inzien?

Hoe kunt u inspreken?

Inspraakpunt

Meer informatie?

Stimuleringsprojecten

Effectstudies

Integrale oplossingen

Regionale oplossingen

Effectstudies

Waarom kunt u inspreken?

Waar kunt u de Structuurvisie inzien?

Hoe kunt u inspreken?

Inspraakpunt

Meer informatie?

Stimuleringsprojecten

Effectstudies

Integrale oplossingen

Regionale oplossingen

Effectstudies

Waarom kunt u inspreken?

Waar kunt u de Structuurvisie inzien?

Hoe kunt u inspreken?

Inspraakpunt

Meer informatie?

Stimuleringsprojecten

Effectstudies

Integrale oplossingen

Regionale oplossingen

Effectstudies

Waarom kunt u inspreken?

Waar kunt u de Structuurvisie inzien?

Hoe kunt u inspreken?

Inspraakpunt

Meer informatie?

Stimuleringsprojecten

Effectstudies

Integrale oplossingen

Regionale oplossingen

Effectstudies

Waarom kunt u inspreken?

Waar kunt u de Structuurvisie inzien?

Hoe kunt u inspreken?

Inspraakpunt

Meer informatie?

Stimuleringsprojecten

Effectstudies

Integrale oplossingen

Regionale oplossingen

Effectstudies

Waarom kunt u inspreken?

Waar kunt u de Structuurvisie inzien?

Hoe kunt u inspreken?

Inspraakpunt

Meer informatie?

Stimuleringsprojecten

Effectstudies

Integrale oplossingen

Regionale oplossingen

Effectstudies

Waarom kunt u inspreken?

Waar kunt u de Structuurvisie inzien?

Hoe kunt u inspreken?

Inspraakpunt

Meer informatie?

Stimuleringsprojecten

Effectstudies

Integrale oplossingen

Regionale oplossingen

Effectstudies

Waarom kunt u inspreken?

Waar kunt u de Structuurvisie inzien?

Hoe kunt u inspreken?

Inspraakpunt

Meer informatie?

Stimuleringsprojecten

Effectstudies

Integrale oplossingen

Regionale oplossingen

Effectstudies

Waarom kunt u inspreken?

Waar kunt u de Structuurvisie inzien?

Hoe kunt u inspreken?

Inspraakpunt

Meer informatie?

Stimuleringsprojecten

Effectstudies

Integrale oplossingen

Regionale oplossingen

Effectstudies

Waarom kunt u inspreken?

Waar kunt u de Structuurvisie inzien?

Hoe kunt u inspreken?

Inspraakpunt

Meer informatie?

Stimuleringsprojecten

Effectstudies

Integrale oplossingen

Regionale oplossingen

Effectstudies

Waarom kunt u inspreken?

Waar kunt u de Structuurvisie inzien?

Hoe kunt u inspreken?

Inspraakpunt

Meer informatie?

Stimuleringsprojecten

Effectstudies

Integrale oplossingen

Regionale oplossingen

Effectstudies

Waarom kunt u inspreken?

Waar kunt u de Structuurvisie inzien?

Hoe kunt u inspreken?

Inspraakpunt

Meer informatie?

Stimuleringsprojecten

Effectstudies

Integrale oplossingen

Regionale oplossingen

Effectstudies

Waarom kunt u inspreken?

Waar kunt u de Structuurvisie inzien?

Hoe kunt u inspreken?

Inspraakpunt

Meer informatie?

Stimuleringsprojecten

Effectstudies

Integrale oplossingen

Regionale oplossingen

Effectstudies

Waarom kunt u inspreken?

Waar kunt u de Structuurvisie inzien?

Hoe kunt u inspreken?

Inspraakpunt

Meer informatie?

Stimuleringsprojecten

Effectstudies

Integrale oplossingen

Regionale oplossingen

Effectstudies

Waarom kunt u inspreken?

Waar kunt u de Structuurvisie inzien?

Hoe kunt u inspreken?

Inspraakpunt

Meer informatie?

Stimuleringsprojecten

Effectstudies

Integrale oplossingen

Regionale oplossingen

Effectstudies

Waarom kunt u inspreken?

Waar kunt u de Structuurvisie inzien?

Hoe kunt u inspreken?

Inspraakpunt

Meer informatie?

Stimuleringsprojecten

Effectstudies

Integrale oplossingen

Regionale oplossingen

Effectstudies

Waarom kunt u inspreken?

Waar kunt u de Structuurvisie inzien?

Hoe kunt u inspreken?

Inspraakpunt

Meer informatie?

Stimuleringsprojecten

Effectstudies

Integrale oplossingen

Regionale oplossingen

Effectstudies

Waarom kunt u inspreken?

Waar kunt u de Structuurvisie inzien?

Hoe kunt u inspreken?

Inspraakpunt

Meer informatie?

Stimuleringsprojecten

Effectstudies

Integrale oplossingen

Regionale oplossingen

Effectstudies

Waarom kunt u inspreken?

Waar kunt u de Structuurvisie inzien?

Hoe kunt u inspreken?

Inspraakpunt

Meer informatie?

Stimuleringsprojecten

Effectstudies

Integrale oplossingen

Regionale oplossingen

Effectstudies

Waarom kunt u inspreken?

Waar kunt u de Structuurvisie inzien?

Hoe kunt u inspreken?

Inspraakpunt

Meer informatie?

Stimuleringsprojecten

Effectstudies

Integrale oplossingen

Regionale oplossingen

Effectstudies

Waarom kunt u inspreken?

Waar kunt u de Structuurvisie inzien?

Hoe kunt u inspreken?

Inspraakpunt

Meer informatie?

Stimuleringsprojecten

Effectstudies

Integrale oplossingen

Regionale oplossingen

Effectstudies

Waarom kunt u inspreken?

Waar kunt u de Structuurvisie inzien?

Hoe kunt u inspreken?

Inspraakpunt

Meer informatie?

Stimuleringsprojecten

Effectstudies

Integrale oplossingen

Regionale oplossingen

Effectstudies

Waarom kunt u inspreken?

Waar kunt u de Structuurvisie inzien?

Hoe kunt u inspreken?

Inspraakpunt

Meer informatie?

Stimuleringsprojecten

Effectstudies

Integrale oplossingen

Regionale oplossingen

Effectstudies

Waarom kunt u inspreken?

Waar kunt u de Structuurvisie inzien?

Hoe kunt u inspreken?

Inspraakpunt

Meer informatie?

Stimuleringsprojecten

Effectstudies

Integrale oplossingen

Regionale oplossingen

Effectstudies

Waarom kunt u inspreken?

Waar kunt u de Structuurvisie inzien?

Hoe kunt u inspreken?

Inspraakpunt

Meer informatie?

Stimuleringsprojecten

Effectstudies

Integrale oplossingen

Regionale oplossingen

Effectstudies

Waarom kunt u inspreken?

Waar kunt u de Structuurvisie inzien?

Hoe kunt u inspreken?

Inspraakpunt

Meer informatie?

Stimuleringsprojecten

Effectstudies

Integrale oplossingen

Regionale oplossingen

Effectstudies

Waarom kunt u inspreken?

Waar kunt u de Structuurvisie inzien?

Hoe kunt u inspreken?

Inspraakpunt

Meer informatie?

Stimuleringsprojecten

Effectstudies

Integrale oplossingen

Regionale oplossingen

Effectstudies

Waarom kunt u inspreken?

Waar kunt u de Structuurvisie inzien?

Hoe kunt u inspreken?

Inspraakpunt

Meer informatie?

Stimuleringsprojecten

Effectstudies

Integrale oplossingen

Regionale oplossingen

Effectstudies

Waarom kunt u inspreken?

<

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Opdrachtgever: Ministerie van Verkeer en Waterstaat, directie Personenvervoer

Besluit: vaststellen Structuurvisie Zuiderzeelijn

Activiteit: het opstellen van een Structuurvisie, waarin een besluit wordt genomen over nut en noodzaak van de Zuiderzeelijn en waarin een eerste selectie plaats vindt van kansrijke oplossingen.

Procedurele gegevens:

verzoek om advies: 26 oktober 2005

advies uitgebracht: 25 november 2005

kennisgeving MER/SMB: 26 april 2006

advies uitgebracht: 20 juni 2006

Bijzonderheden: Het Kabinet stelt een Structuurvisie op voor het project Zuiderzeelijn. Deze Structuurvisie bevat op basis van een brede probleemanalyse:

- een analyse van nut/noodzaak van de Zuiderzeelijn (ZZL);
- een eerste selectie van nader uit te werken alternatieven.

Kabinet en Tweede Kamer besluiten in deze Structuurvisie of nadere uitwerking van de Zuiderzeelijn plaats gaat vinden en welke alternatieven daarbij onderzocht gaan worden.

Ter ondersteuning van de besluitvorming over deze Structuurvisie worden meerdere studies tegelijkertijd verricht, te weten:

- een brede probleemanalyse;
- de Strategische Milieubeoordeling (SMB)⁶;
- onderzoeken naar de verkeerskundige effecten van de infrastructuuroplossingen;
- integrale ruimtelijke ontwerpen langs de corridor Schiphol-het Noorden;
- de Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA);
- marktverkenningen.

In de Structuurvisie zijn de resultaten van deze onderzoeken integraal gepresenteerd en beoordeeld worden.

In haar advies over de reikwijdte en het detailniveau van de SMB (nov 2005) sloot de Commissie aan bij het Document Handreiking SMB en vroeg zij o.a. aandacht voor:

- de wijze waarop bij het bepalen van nut en noodzaak milieuaspecten in de afweging worden betrokken;
- een afweging van de meerwaarde van verkeer- en vervoeroplossingen ten opzichte van andersoortige oplossingen;
- onderzoek naar verkeer- en vervoeroplossingen die geen significante gevolgen hebben voor waardevolle natuurgebieden met een beschermde status;

⁶ Conform de EU richtlijn 2001/42/EG met in achtname van het wetsvoorstel SMB.

- een benadering via hotspots bij de effectbeschrijving wordt onderschreven, omdat deze goed aansluit bij het strategische niveau van de milieubeoordeling. Voor het aspect natuur geeft het advies een gerichte aanpak.

In haar beoordeling van de SMB (Juni 2006) geeft de Commissie aan dat naar haar mening de strategische milieubeoordeling en de structuurvisie veel waardevolle informatie voor besluitvorming opgeleverd. Waardering is er voor het feit dat in deze strategische beoordeling naast de bereikbaarheidsalternatieven ook aandacht is besteed aan een (economische en ruimtelijk) transitie-alternatief voor het Noorden. Dat maakt het mogelijk om meerwaarde en effecten van geheel verschillende oplossingen te beoordelen. Op deze wijze draagt de strategische milieubeoordeling in combinatie met de overige (economische) analyses bij tot een zorgvuldige besluitvorming. De Commissie komt tot het eindoordeel dat de (milieu)rapporten voldoende informatie leveren voor besluiten over:

- al dan niet uitvoeren van de integrale Zuiderzeelijn. Nut en noodzaak en de milieugevolgen zijn duidelijk beschreven;
- al dan niet verder uitwerken van het transitiealternatief. De economische meerwaarde is duidelijk beschreven, maar een definitieve afweging is pas mogelijk als ook de milieugevolgen duidelijker zijn.

Samenstelling van de werkgroep:

ir. J. van den Berg
 ir. G. Blom (voorzitter)
 prof.mr. A.A. Freriks
 drs. S.R.J. Jansen
 prof.dr. H.J. Meurs
 prof.dr. G.P. van Wee
 drs. G. de Zoeten

Secretaris van de werkgroep:

ir. V.J.H.M. ten Holder (rsmb)
 drs. S.A.A. Morel (bsmb)

Toetsingsadvies Strategische Milieubeoordeling (SMB) Structuurvisie Zuiderzeelijn

Het Kabinet heeft een Structuurvisie opgesteld voor het project Zuiderzeelijn. Deze Structuurvisie bevat:

- een brede probleemanalyse;
- een uitwerking van de alternatieven in relatie tot de problematiek;
- de kosten en effecten van de verschillende alternatieven (Kosten Baten Analyse en Strategische Milieubeoordeling);
- de conclusie van het kabinet over nut en noodzaak van de Zuiderzeelijn.

De onderzochte alternatieven in o.a. de SMB hebben betrekking op:

- integrale bereikbaarheidsalternatieven voor de verbinding tussen de Randstad en het Noorden ("de integrale Zuiderzeelijn");
- regiospecifieke alternatieven:
 - o infrastructurele maatregelen voor de bereikbaarheid van de Noordvleugel en maatregelen voor de bereikbaarheid *binnen* Noord-Nederland;
 - o ruimtelijk-economische maatregelen voor Noord-Nederland ("transitiealternatief").

Dit advies bevat het oordeel over de kwaliteit van de informatie opgenomen in de SMB.

ISBN 90-421-1850-4