

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

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

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
17 juni 2005	4
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/ZZL U.05.00213	-
Onderwerp	
Plan van aanpak Structuurvisie Zuiderzeelijn	

Geachte voorzitter,

Bijgaand ontvangt u het plan van aanpak voor de Structuurvisie Zuiderzeelijn. Dit conform toezegging tijdens het debat over de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten op 7 en 8 juni jl.

Het plan van aanpak omvat een voorstel op hoofdlijnen voor opzet en invulling van de Structuurvisie ZZL. De Structuurvisie zal als basis dienen voor discussie over nut en noodzaak en de besluitvorming daarover.

De planning is gericht op besluitvorming over de Structuurvisie op 1 april. Daarna zal inspraak plaatsvinden (eendachtig de PKB systematiek is de Structuurvisie als PKB I het beleidsvoornemen en de inspraak gelijk aan PKB II). Belangrijke onderdelen van de Structuurvisie zijn:

- een probleemanalyse;
- een uitwerking van alternatieven (onder meer kosten-batenanalyse, strategische milieubeoordeling en business case);
- een breed proces met betrokkenen (maatschappelijke organisaties, regionale overheden en inwoners);
- en serieuze marktverkenning.

De initiële scope van de Structuurvisie richt zich, conform Motie Hofstra, op de Zuiderzeelijn-alternatieven (magneetweefbaan, hogesnelheidslijn en intercity), de Hanzelijn-plus en het door de kamerleden Dijkstra en Hofstra aangedragen alternatief "Hanzelijn-plus-plus".

Postadres Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 351 61 71
Fax 070 351 78 95

Graag zou ik nog vóór het zomerreces hierover met u van gedachten wisselen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs

Plan van aanpak Structuurvisie Zuiderzeelijn

Het plan van aanpak kent de volgende structuur:

- 1 Inleiding
- 2 Opzet Structuurvisie Zuiderzeelijn
- 3 Betrokkenheid Tweede Kamer
- 4 Betrokkenheid regio
- 5 Bouwstenen Structuurvisie
 - 5.1 Proces met omgeving
 - 5.2 Probleemanalyse en projectdoelen
 - 5.3 Verkenning mogelijke oplossingsrichtingen
 - 5.4 Integraal ruimtelijk ontwerp
 - 5.5 Kosten, effecten en risico's van alternatieven
 - 5.6 Financiering en PPS
 - 5.7 Strategische Milieubeoordeling
- 6 Projectbeheersing

1 Inleiding

Het kabinet heeft, conform aanbevelingen van de Tijdelijke Commissie Infrastructuur (TCI), geconcludeerd dat de besluitvorming en beheersing van grote projecten verbeterd kan en moet worden. Dit krijgt o.a. vorm door het besluitvormingsproces zodanig te faseren, dat er concrete beslismomenten ontstaan. Dit proces kent – na een initiatieffase – een voorbereidende fase die resulteert in een besluit over de nut en noodzaak van het project op basis van een Structuurvisie, zoals opgenomen in het wetsvoorstel voor de nieuwe WRO. Na die besluitvorming volgt eventueel een uitwerkingsfase (planstudie) en een realisatiefase.

De Zuiderzeelijn is een groot project dat zich – indien de Tweede Kamer instemt met dit plan van aanpak - in de voorbereidingsfase bevindt en waarvoor derhalve een Structuurvisie zal worden opgesteld. Dit impliceert een aanpassing in de aanpak van het project zoals deze tot nog toe werd gevolgd.

Het kabinet vindt het van belang om aan de hand van dit plan van aanpak vooraf met de Tweede Kamer afspraken te maken over de opzet en invulling van de Structuurvisie Zuiderzeelijn alsmede over de informatievoorziening tijdens de Structuurvisiefase. Op deze wijze ontstaat over en weer duidelijkheid over de informatie die de Structuurvisie moet opleveren, over het proces dat met (welke) partijen gevolgd wordt en de wijze waarop de Kamer bij het proces is betrokken.

Dit plan van aanpak omvat een voorstel op hoofdlijnen voor de opzet en invulling van de Structuurvisie Zuiderzeelijn. Het plan van aanpak is tot stand gekomen na consultatie van experts (o.a. planbureaus, maatschappelijke organisaties en hoogleraren) en overleg met betrokken departementen (EZ, FIN, LNV, VROM en VenW) en regionale overheden (Noord-Nederland, Noordvleugel Randstad). Medio juni heeft Bestuurlijk Overleg met de regio plaatsgevonden.

2 Doel en opzet Structuurvisie Zuiderzeelijn

Een snelle verbinding tussen de Randstad en het Noorden komt voort uit het Langmanakkoord van 1998. De Structuurvisie Zuiderzeelijn heeft als primair doel om de besluitvorming over nut en noodzaak van het project te faciliteren. Ten behoeve van deze besluitvorming wordt vooraf geconsulteerd wat betrokkenen onder nut en noodzaak verstaan. Een tweede doel van de Structuurvisie is het vaststellen van de kaders waarbinnen verdere uitwerking in een latere fase dient plaats te vinden (dit zijn selectie van alternatieven en bijbehorende uitwerkingswijze) indien besloten wordt om na het besluit over nut en noodzaak met het project door te gaan. De Structuurvisie bevat een integrale afweging van alle belangen in het licht van de beoogde maatschappelijke projectdoelen.

Opzet Structuurvisie

De Structuurvisie Zuiderzeelijn moet licht werpen op 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). Deze samenhang is mede bepalend voor het maatschappelijk rendement van het project en de ruimtelijke ontwikkeling in de regio's.

De scope van de Structuurvisie wordt bepaald op basis van de probleemanalyse die een brede insteek heeft en aansluit bij de nationale beleidsnota's Nota Ruimte, Nota Mobiliteit en Pieken in de Delta.

Redenerend vanuit een integrale benadering zal de Structuurvisie Zuiderzeelijn – zoals het kabinet in reactie op de TCI-aanbevelingen heeft aangegeven – ten minste het volgende bevatten:

- een definitie van het probleem, mede op grond van deugdelijke ramingen/prognoses en de beoogde maatschappelijke doelen waaraan nut en noodzaak worden gekoppeld;
- een verkenning van mogelijke oplossingen;
- een integraal ruimtelijk ontwerp (niet alleen het betreffende project, maar tevens de aanpalende ruimtelijke ontwikkelingen / projecten die bijdragen aan het maatschappelijk rendement);
- een verkenning / selectie van mogelijke tracés of locaties (die bij positieve besluitvorming over de Structuurvisie in de volgende fase verder uitgewerkt worden);
- een Strategische Milieubeoordeling (conform de EU-richtlijn);
- een maatschappelijke kosten-batenanalyse (kengetallen OEI);
- een financiële paragraaf met de voorgenomen publieke en private dekking en een verkenning van de mogelijkheden van PPS;
- een beschrijving van het vervolgotraject, met een aanduiding wie waarvoor verantwoordelijk is.

Opdracht

De Structuurvisie Zuiderzeelijn is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van EZ, VROM en VenW vanwege de ruimtelijke en ruimtelijk-economische aspecten die naast bereikbaarheid een rol spelen. VenW zal het eerste aanspreekpunt van de Structuurvisie zijn en in die zin de trekkersrol vervullen. Voor deze taakverdeling is binnen het kabinet gekozen vanwege:

- o het feit dat ZZL ook onderdeel is van het Noordvleugelprogramma waarvoor de minister VenW primair verantwoordelijk is;
- o het huidige zwaartepunt dat vooralsnog bij VenW ligt omdat in ieder geval conform motie Hofstra en debat TCI de vier bestaande alternatieven en de "Hanzelijn-plus-plus" moeten worden uitgewerkt.

De minister van VROM heeft bij Structuurvisie een regierol ten aanzien van de ruimtelijke aspecten en is tevens mede-ondertekenaar van de Structuurvisie Zuiderzeelijn.

Verder zijn ook andere departementen zoals FIN en LNV nauw bij de ontwikkeling van de Structuurvisie betrokken. Het Atelier van Rijksbouwmeester en het college van rijksadviseurs zal daarnaast met name bij de ontwikkeling van het ruimtelijk ontwerp een rol hebben.

De Structuurvisie komt tot stand met brede betrokkenheid van de omgeving van het project (maatschappelijke organisaties, adviserende instanties en inwoners). De betrokkenheid van de omgeving heeft enerzijds tot doel de omgeving mee te nemen in het proces dat wordt gevolgd en anderzijds inzicht te krijgen in de meningen en belangen van de verschillende groeperingen ten aanzien van het project zodat ook een integrale afweging van deze belangen kan plaatsvinden.

Conform Motie Hofstra d.d. 1 juni 2004 en de uitkomst van het debat 7 en 8 juni 2005 over de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten zullen, in samenhang met de probleemanalyse, in de Structuurvisie de Zuiderzeelijn-alternatieven (MZB, HSL en IC), de Hanzelijn-plus en het door de kamerleden Dijksma en Hofstra aangedragen alternatief "Hanzelijn-plus-plus" worden uitgewerkt (voor korte beschrijving alternatieven zie bijlage 1). De scope van de Structuurvisie wordt verbreed indien de probleemanalyse (1e onderdeel Structuurvisie) hiertoe aanleiding geeft. In de probleemanalyse wordt aangesloten bij de nationale beleidsnota's Nota Ruimte, Nota Mobiliteit en Nota Pieken in de Delta, waarbij qua economische probleemanalyse zal worden aangesloten bij de kabinetsinzet voor het Noorden na 2006. Deze is gericht op het benutten van regio-specifieke kansen van nationaal belang.

De projectorganisatie heeft als opdracht om:

- een Structuurvisie op te stellen op basis van inhoudelijk onderzoek, advies en toetsing en het proces met betrokkenen;
- een nut- en noodzaakdiscussie te faciliteren met betrokkenheid van een brede groep van betrokkenen;
- besluitvorming door kabinet en Tweede Kamer voor te bereiden.

De besluitvorming over de Zuiderzeelijn zal in samenhang plaatsvinden met de besluitvorming in 2006 over projecten binnen het Noordvleugelprogramma (zoals bijvoorbeeld Zuidas, Ontwikkeling Almere, Planstudie wegontsluiting Schiphol – Amsterdam - Almere). Op basis van de probleemanalyse (najaar 2005) zal de scope van de verdere uitwerking van alternatieven in de Structuurvisie worden bepaald. In het project Noordvleugel zijn op dat moment richtinggevende uitspraken (met de nodige marges en scenarios's) voorzien.

3 Betrokkenheid Tweede Kamer

Ten aanzien van de betrokkenheid van de Tweede Kamer wil het kabinet de Procedure- en Informatieregeling Grote Projecten als uitgangspunt hanteren en daarbinnen de mogelijkheden benutten om de Kamer te betrekken bij belangrijke momenten in de voortgang van het proces. Uiteindelijk wordt de betrokkenheid van de Tweede Kamer bij de ontwikkeling van en besluitvorming over de Structuurvisie Zuiderzeelijn door de Kamer zelf bepaald.

Procedure- en Informatieregeling Grote Projecten

De Tweede Kamer heeft aangegeven het project Zuiderzeelijn na het TCI-debat aan te willen wijzen als Groot Project. Na aanwijzing zal het project vallen onder de Procedure en Informatieregeling Grote Projecten (PIGP). De minister van VenW zal op dat moment voorstellen doen voor toepassing van de PIGP tijdens de voorbereidingsfase (Structuurvisie), waarbij waar mogelijk aansluiting wordt gezocht bij de beslismomenten in het proces en de voorgestelde betrokkenheid van de Tweede Kamer op deze momenten.

Beslismomenten in het proces

De Structuurvisiefase van de Zuiderzeelijn kent op voorhand twee politieke beslismomenten waarop de Tweede Kamer om haar oordeel zal worden gevraagd. Dit zijn:

- vaststelling van de aanpak voor de Structuurvisie. Aan de Tweede Kamer wordt gevraagd om de opdracht van de Structuurvisie te bevestigen en in te stemmen met de scope;
- besluit over nut en noodzaak o.b.v. definitieve Structuurvisie, incl. inspraak en advies. Aan de Tweede Kamer wordt gevraagd te besluiten over het kabinetsvoorstel inzake nut en noodzaak van het project en een (eventueel) vervolgproces.

Het kabinet wil met de Tweede Kamer overleggen of en hoe informatievoorziening op tussentijdse momenten in het (werk)proces wenselijk is. Voordeel van informeren op tussenmomenten – schriftelijk, in een technische briefing of met andere communicatievormen – is, dat de Tweede Kamer hiermee de mogelijkheid zou worden geboden om het proces te volgen en desgewenst overwegingen in te brengen voor bijsturing van het proces door het kabinet.

4 Betrokkenheid regio

Met de betrokkenheid van de regio wordt het volgende beoogd:

- inbreng van specifieke regionale kennis en expertise;
- inzicht in de regionale standpunten ten behoeve van besluitvorming;
- inzicht in kaders voor mogelijk vervolgproces na besluitvorming in 2006 (zie 5.6).

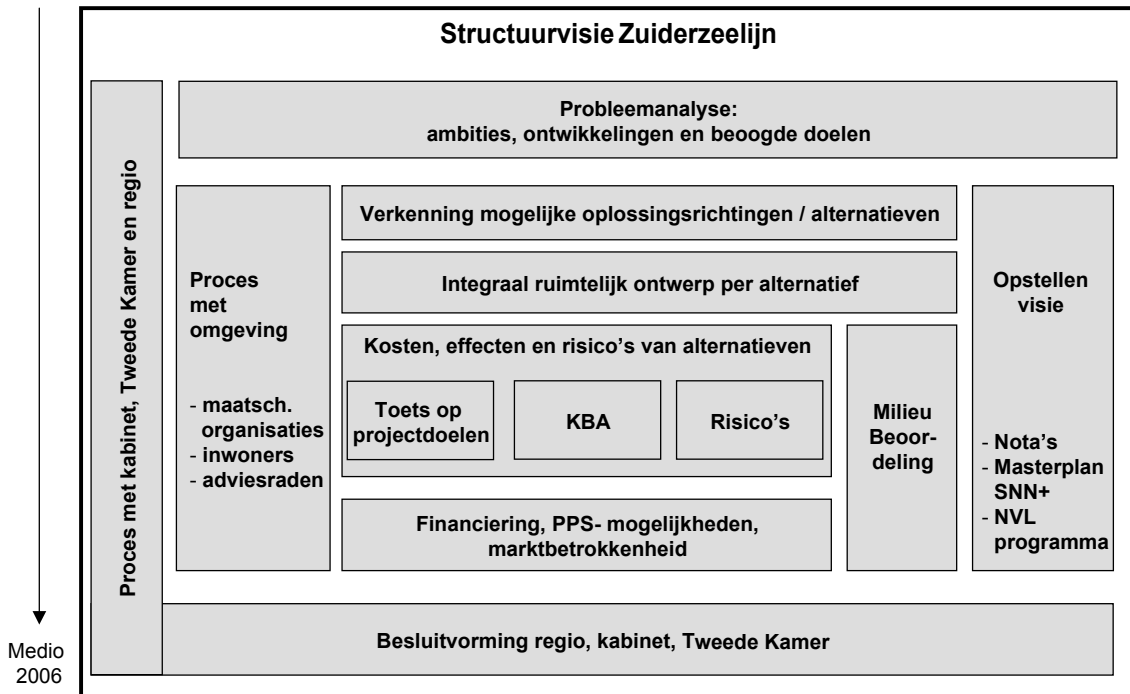
De volgende decentrale overheden worden tijdens de Structuurvisiefase betrokken:

- Samenwerkingsverband Noord Nederland plus (SNN+). De drie Noordelijke provincies en Flevoland, inclusief mogelijke halteplaatsgemeenten. Met deze partijen is de afgelopen jaren nauw inhoudelijk samengewerkt. Dit wordt gecontinueerd en rond belangrijke mijlpalen zal Bestuurlijk Overleg worden gevoerd. Ambtelijk wordt deelgenomen in het werkproces en wordt inhoudelijke input geleverd.
- Noordvleugel van de Randstad. De provincie Noord-Holland, het ROA en de gemeente Amsterdam zijn in de afgelopen periode ook nauw betrokken bij het project. Met deze partijen wordt de inhoudelijke samenwerking voortgezet en wordt rond belangrijke mijlpalen Bestuurlijk Overleg gevoerd. Ambtelijk wordt deelgenomen in het werkproces en wordt inhoudelijke input geleverd.
- Hanzelijn-plus (Noordoost Nederland). Voor de uitwerking van ontwikkelingen in het gebied van de Hanzelijn-plus vindt met de betreffende regio's overleg en afstemming plaats.
- Andere regionale overheden. Indien relevant, wordt ook met overige overheden afgestemd.

Gelet op de betrokkenheid van de regio is het van belang dat de regio de uitgangspunten van de TCI zoals deze ook gelden voor de Structuurvisie Zuiderzeelijn onderschrijft. De regio heeft tijdens het Bestuurlijk Overleg van 15 juni j.l. aangegeven hier ook achter te staan.

5 Bouwstenen Structuurvisie

Onderstaande figuur geeft een schematische weergave van de elementen – proces en inhoud – die onderdeel uitmaken van de Structuurvisie Zuiderzeelijn. De bouwstenen worden ontwikkeld met inbreng van onafhankelijke deskundigen enerzijds en inbreng vanuit het proces met regionale overheden, maatschappelijke organisaties en inwoners anderzijds. In het vervolg van deze paragraaf worden deze elementen nader toegelicht.



5.1 Proces met omgeving

Eén van de elementen die een rol speelt bij besluitvorming over nut en noodzaak, betreft de inzichten en standpunten van betrokken *stakeholders*. Deze partijen worden daarom actief betrokken bij het ontwikkelen van de Structuurvisie. Dit zijn organisaties uit de maatschappelijke omgeving, inwoners, hoogleraren en overige geïnteresseerden.

Over onderscheidende onderdelen van de Structuurvisie zal – in een continu proces met concentraties rond de belangrijke mijlpalen (begin / eind van een fase) – input van stakeholders worden gevraagd en overleg plaatsvinden. Dit kan in allerlei vormen gebeuren, zoals meedenkbijeenkomsten, werkateliers, adviezen of informatie overdracht (discussie-avonden, informatiekraantje, website). Hierbij zal aandacht worden besteed aan het afstemmen van wederzijdse verwachtingen. De uitkomsten van de diverse processen met de omgeving zijn van groot belang voor de uiteindelijke Structuurvisie.

De volgende groepen partijen zullen in ieder geval worden betrokken:

- Organisaties uit maatschappelijke omgeving:
Maatschappelijke organisaties, zoals KvK, VNO-NCW, SNM, ANWB, MKB, FNV, Vereniging Natuurmonumenten, KNV, LTO Nederland, regionale milieudefensie, Rover. Door vroegtijdige betrokkenheid krijgen maatschappelijke organisaties de rol van medeproducent bij de totstandkoming van de concept-Structuurvisie. Hiermee wordt beoogd draagvlak te krijgen voor het gevolgde proces en inzicht te krijgen in de verschillende belangen en inhoudelijke standpunten ten aanzien van het resultaat.
- Adviserende instanties en semi-overheden zoals Commissie m.e.r., adviesraden, Dienst Landelijk Gebied (VHR) en Waterschappen.
- De Planbureaus worden in het inhoudelijke werkproces ingezet als opsteller, adviseur of toetser.
- Inwoners van de betreffende regio's worden rond de besluitvorming in 2006 betrokken in de vorm van inspraak (ten behoeve van zowel de Structuurvisie als de Strategische Milieubeoordeling). In de periode daarvoor worden inwoners rond mijlpalen betrokken.

5.2 Probleemanalyse: ambities, ontwikkelingen en beoogde doelen

De probleemanalyse zal een concreet, betrouwbaar en actueel inzicht geven in de huidige en verwachte ruimtelijk-economische situatie in Noord-Nederland en de Noordvleugel van de Randstad. Hierbij gelden de vijf projectdoelen (zie bijlage 1), die herijkt worden, als vertrekpunt voor de analyse. De probleemanalyse zal aansluiten bij de ontwikkelingen die de afgelopen jaren hebben plaatsgevonden op ruimtelijk en ruimtelijk-economisch vlak en bij de resultaten die zijn vastgesteld in de nationale beleidsnota's Nota Ruimte en Pieken in de Delta. Op basis van de probleemanalyse kunnen de projectdoelen worden herijkt.

In de probleemanalyse worden voorts de volgende elementen betrokken:

- Nationale visie, uitgangspunten en beleidsinstrumenten: geambieerde ruimtelijk-economische situatie in 2020 en zo mogelijk verder voor Nederland als geheel en de betreffende regio's in het bijzonder. Deze komt voort uit Pieken in de Delta, Nota Ruimte en Nota Mobiliteit.
- Integrale gebiedsgerichte analyse: huidige ruimtelijk- en sociaal-economische situatie en verwachte toekomstige ontwikkelingen op internationaal, nationaal en regionaal niveau. Het betreft een kwalitatieve en kwantitatieve analyse, die in belangrijke mate zal worden uitgevoerd door externe deskundigen (bijv. planbureaus, universiteiten).
- Synthese: confrontatie van ambities en beleidsdoelstellingen enerzijds en huidige en toekomstige ontwikkelingen anderzijds. Dit resulteert in een overzicht van ruimtelijk-economische kansen en bedreigingen. Dit wordt vertaald in de behoefte-definitie voor de Structuurvisie en de doelstellingen voor het project.

Met het oog op het verkrijgen van een gedeeld beeld zal de betreffende regio's (Noord-Nederland en Noordvleugel Randstad) worden gevraagd ook (gezamenlijk) een eigen integrale gebiedsgerichte analyse uitvoeren. De resultaten van deze analyse zullen in de probleemanalyse worden betrokken.

5.3 Verkenning mogelijke oplossingsrichtingen

Het verkennen van mogelijke oplossingsrichtingen volgt inhoudelijk de uitkomsten van de probleemanalyse. Dat houdt in dat op grond van de probleemanalyse wordt bekeken of er naast de vier bekende projectalternatieven, die conform motie Hofstra gelijkwaardig zullen worden uitgewerkt, en de “Hanzelijn-plus-plus” (zoals toegezegd tijdens het debat over de TCI van 7 en 8 juni 2005) ook andere alternatieven relevant zijn voor verdere uitwerking.

Om dat te bepalen, spelen o.a. de volgende invalshoeken een rol:

- probleemoplossend vermogen: de mate waarin oplossingsrichtingen aansluiten op de probleemanalyse;
- samenhang met andere ontwikkelingen in betreffende regio's;
- maatschappelijke kosten en baten;
- milieueffecten;
- realiteitsgehalte: kansen op financiering en PPS.

5.4 Integraal ruimtelijk ontwerp per alternatief

Om de ontwikkelingen en ruimtelijk-economische investeringen in onderlinge samenhang te kunnen bezien zal een integraal ruimtelijk ontwerp worden opgesteld op (inter)regionaal schaalniveau.

In het integraal ruimtelijk ontwerp worden o.a. de volgende reeds lopende nationale en regionale beleidsontwikkelingen betrokken:

- het Programma Noordvleugel, dat is gericht op coördinatie van besluitvorming over de rijksprojecten in de Noordvleugel van de Randstad;
- regionale initiatieven in de Noordvleugel van de Randstad op het gebied van ruimtelijk-economische ontwikkeling en bereikbaarheid;
- regionale initiatieven in Noord-Nederland op het gebied van ruimtelijk-economische ontwikkeling en bereikbaarheid.

5.5 Kosten, effecten en risico's van alternatieven

De projectalternatieven die relevant zijn voor nadere uitwerking (zie 5.3) worden uitgewerkt in een verkennend ontwerp (fysieke alternatieven). Dit om de relevante kosten, effecten en risico's van de alternatieven – die een belangrijke input vormen voor meningsvorming over nut en noodzaak – in kaart te kunnen brengen.

De uitgewerkte projectalternatieven worden vanuit de volgende invalshoeken onderzocht:

- Strategische Milieubeoordeling: de belangrijkste effecten op natuur en evt. ook milieu worden in de SMB uitgewerkt (zie 5.7);
- Kengetallen kosten-batenanalyse (KBA): de maatschappelijke kosten en baten van de verschillende projectalternatieven worden conform de Leidraad OEI in kaart gebracht.

- Kwantitatieve risicoanalyse: de risico's die samenhangen met de realisatie/uitvoering en met beheer/onderhoud/exploitatie van de projectalternatieven worden geïnventariseerd en gekwantificeerd. De resultaten van de kwantitatieve risicoanalyse worden, na externe toetsing, in de kostenraming geïmplementeerd.

5.6 Financiering en PPS

De voorgenomen financiële dekking van relevante alternatieven is een belangrijk element in de uiteindelijke besluitvorming over het al dan niet verder uitwerken van deze alternatieven in een vervolgproces. Daarbij spelen zowel publieke financiering als de mogelijkheden voor Publiek-Private Samenwerking (PPS) een rol. Beide invalshoeken worden in het vervolg van deze paragraaf toegelicht. Uitgangspunt bij beide is dat in de Structuurvisiefase geen onomkeerbare stappen worden gezet.

Publieke financiering

Voor het project Zuiderzeelijn is een gemaximeerde rijksbijdrage gereserveerd van Euro 2,73 mld. (ncw 2010, prijspeil 2002). Regionale en lokale overheden in Noord-Nederland en Flevoland hebben eveneens de bereidheid uitgesproken om een financiële bijdrage te leveren aan met name een magneetzweefbaan en (in mindere mate) een hogesnelheidslijn. De bijdrage van de regio SNN+ bedraagt Euro 1,02 mld. respectievelijk Euro 0,23 mld. In 2004 is een proces met de Noordvleugel-partijen opgestart om hun betrokkenheid vast te kunnen stellen.

Nadere precisering van de rijksbijdrage voor de verschillende uit te werken projectalternatieven en overleg met regionale overheden over (het in stand houden van) de bereidheid tot financiële participatie in de diverse alternatieven zullen onderwerp zijn van het proces rond het ontwikkelen van en menings- en besluitvorming over de Structuurvisie.

Mogelijkheden voor PPS en private financiering

De mogelijkheden voor Publiek-Private Samenwerking en, als onderdeel daarvan, private financiering worden in de Structuurvisie voor de verschillende projectalternatieven in kaart gebracht. Hierbij is actieve betrokkenheid van marktpartijen reeds tijdens het ontwikkelen van de Structuurvisie – in de vorm van een niet-bindende marktverkenning – voorzien.

Met marktbetrokkenheid wordt het volgende beoogd:

- inzicht in financiële haalbaarheid: kosten, opbrengsten, risico's en financiering;
- inbreng van creativiteit en optimalisatie van projectalternatieven.

De marktverkenning zal zodanig worden ingericht dat concrete en serieuze inbreng wordt verkregen voor de uitwerking van de alternatieven en de analyse van de kosten, effecten en risico's. Uitgangspunt daarbij is dat gerenommeerde bedrijven worden betrokken die (internationale) ervaring hebben met realisatie, financiering en exploitatie van grote projecten. Onder andere door partijen te vergoeden kan robuuste inbreng worden verkregen.

De marktverkenning zal zijn gericht op de volgende aspecten:

- De beste plannen moeten op tafel komen. Het gaat om het optimaliseren van (de scope van) mogelijke projectalternatieven: lagere kosten en/of hogere opbrengsten en/of hogere (maatschappelijke) kwaliteit.
- Inzicht in financiële haalbaarheid. Om in 2006 een goed besluit over nut en noodzaak te kunnen nemen is het van belang om reële, concrete en harde uitspraken te kunnen doen over de financiële haalbaarheid van mogelijke alternatieven, met als aspecten:
 - o projectkosten en -opbrengsten (business cases);
 - o risicoprofiel (o.a. kwantitatieve risicoanalyse);
 - o publieke en private financiering.
- In de Structuurvisie zal duidelijkheid worden gegeven over de wijze waarop een eventueel vervolg op basis van Publiek-Private Samenwerking kan worden ingericht.

5.7 Strategische Milieubeoordeling

Als onderdeel van de Structuurvisie wordt een Strategische Milieubeoordeling uitgevoerd conform de daarvoor geldende EU-richtlijn. Op grond van die richtlijn moet een Milieubeoordeling worden uitgevoerd voor overheidsplannen, die wettelijk of bestuursrechtelijk verplicht zijn en randvoorwaarden scheppen voor latere m.e.r.-plichtige projecten, of die gevolgen kunnen hebben voor Vogel- en Habitatgebieden. Dit is van toepassing op de Structuurvisie Zuiderzeelijn.

De EU-richtlijn stelt eisen aan de inhoud en de procedure van de Strategische Milieubeoordeling. Het proces van implementatie in nationale wetgeving is nog niet afgerond. Met de inhoudelijke en procedurele opzet van de Strategische Milieubeoordeling voor de Structuurvisie Zuiderzeelijn zal worden geanticipeerd op de uiteindelijke implementatie in nationale wetgeving. Hierover is een aantal experts geraadpleegd.

De procedurestappen in het kader van de SMB zullen zoveel mogelijk worden geïntegreerd in het totale proces rond het opstellen van en inspraak op de Structuurvisie.

6. Projectbeheersing

Projectbeheersing richt zich primair op de viereenheid scope, tijd, geld en risico's. Deze aspecten worden in de Structuurvisie in kaart gebracht voor de verschillende projectalternatieven, waarbij de nadruk met name zal liggen op eventuele realisatie/uitvoering en beheer/onderhoud/exploitatie van deze alternatieven. De kwantitatieve risicoanalyse (zie 5.5) geeft hier mede invulling aan.

Ook tijdens de voorbereidingsfase zelf – ontwikkelen van de Structuurvisie – zal projectbeheersing plaatsvinden aan de hand van de eerder genoemde viereenheid:

- de scope van de Structuurvisie wordt nader bepaald door de uit te voeren probleemanalyse en de op grond daarvan uit te werken alternatieven. Over de scope van de alternatieven en eventuele wijzigingen daarin gedurende de uitwerking zal op transparante wijze worden gerapporteerd;
- de tijdsplanning voor het ontwikkelen van de Structuurvisie in een breed proces met betrokkenen is afgestemd op de medio 2006 te nemen besluiten rondom de projecten binnen het Noordvleugel Programma. Op deze wijze kan samenhang tussen de projecten worden gewaarborgd. In bijlage 3 is schematisch de initiële tijdsplanning weergegeven;
- het budget voor de Structuurvisiefase zal worden vastgesteld en zal periodiek worden gemonitord om te kunnen sturen op budgetbeheersing;
- de (proces)risico's tijdens de voorbereidingsfase worden in de vorm van een periodieke kwalitatieve risicoanalyse geïnventariseerd, opdat beheersmaatregelen kunnen worden genomen.

Bijlage 1 Toelichting alternatieven structuurvisie

Op dit moment zijn de volgende alternatieven in de structuurvisie voorzien:

Tracé Zuiderzeelijn (Schiphol/Amsterdam via Almere naar Groningen/Leeuwarden):

- Magneetweefbaan (MZB) (400 km/uur);
- Hogesnelheidslijn (HSL) (250/300 km/uur);
- Intercity (IC) (160/200 km/uur).



Figuur 1 Indicatief tracé Zuiderzeelijn

Tracé Hanzelijn:

- ‘Hanzelijn-plus’: Intercity (160/200 km/uur);
- ‘Hanzelijn-plus-plus’: Naar aanleiding van debat in de Tweede Kamer over de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten heeft de minister van VenW aangegeven dat er een HZL-plus-plus-pakket zal worden meegenomen in de Structuurvisie. De inhoud van dit ‘plus-plus-pakket’ zal de komende tijd nader worden gespecificeerd. Hierbij worden in beschouwing genomen: optimalisatie van dienstregelingen en infrastructuur op het spoor (dit valt onder de 1e plus van het pakket) alsmede projecten in de Noordelijke regio en projecten in de Noordvleugel (dit behoort tot de 2e plus van het pakket). Voor de Noordelijke regio gaan de gedachten uit naar projecten zoals: A7/Kolibrie, N33, knooppunt Joure, Groningen-Oldenburg en lightrail Fryslân. Ook kunnen nog andere projecten een rol spelen. Per project zullen kwantitatief kosten, baten en effecten, zowel voor bereikbaarheid als economische structuurversterking, in kaart worden gebracht.



Figuur 2 Indicatief tracé Hanzelijn-plus

Twee varianten voor traject Almere-Randstad:

- via Hollandse brug;
- via IJmeer.



Figuur 3 Varianten Almere-Randstad

Op basis van de probleemanalyse wordt bekeken of hier nog andere alternatieven aan toe worden gevoegd.

Bijlage 2 Projectdoelstellingen vertrekpunt probleemanalyse

In de Nota Ruimte (PKB deel 3A, april 2005) is de doelstelling voor de Zuiderzeelijn als volgt geformuleerd:

- 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;
- daarbij wordt:
- bekeken 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;
 - beoogd de regionale economie van het Noorden te stimuleren;
 - bekeken in hoeverre een snelle OV-verbinding een structurend element kan zijn in de verdere ontwikkeling van de as Schiphol - Amsterdam – Almere en de verbinding van Flevoland met het Noorden kan verbeteren;
 - onderzocht in hoeverre de snelle verbinding 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.

Deze doelstellingen vormen het vertrekpunt voor de probleemanalyse. Deze probleemanalyse zal aansluiten bij de ontwikkelingen die de afgelopen jaren hebben plaatsgevonden op ruimtelijk en ruimtelijk-economisch vlak en bij de resultaten die zijn vastgesteld in de nationale beleidsnota's Nota Ruimte en Pieken in de Delta. Op basis van de probleemanalyse kunnen de projectdoelen worden herijkt.

Bijlage 3 **Initiële planning**

