

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

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
29 november 2005	4
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/ZZL U.05.02546	-
Onderwerp	
Stand van zaken probleemanalyse Zuiderzeelijn	

Geachte voorzitter,

Op 10 oktober jl. heb ik u geïnformeerd over de voortgang van de Structuurvisie Zuiderzeelijn. Ik heb toegezegd u eind november na het bestuurlijk overleg met de regio's, te informeren over de conceptprobleemstelling en de criteria voor nut en noodzaak. Met deze brief informeer ik u, mede namens minister Dekker en staatssecretaris Van Gennip, over de stand van zaken.

1 Probleemanalyse

In het plan van aanpak Structuurvisie Zuiderzeelijn is aangegeven dat de probleemanalyse een essentieel onderdeel van de Structuurvisie is. 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.

De probleemanalyse zal aansluiten bij de ontwikkelingen die de afgelopen jaren hebben plaatsgevonden op ruimtelijk en (ruimtelijk-sociaal)-economisch vlak en bij de uitgangspunten die zijn vastgesteld in de nationale beleidsnota's Nota Ruimte, Pieken in de Delta, de Nota Mobiliteit en Agenda Vitaal Platteland. Op basis van de probleemanalyse worden de projectdoelen herijkt.

Voor de probleemanalyse zijn vier onderzoeken/analyses uitgevoerd:

- kwantitatief ruimtelijk-economisch onderzoek;
- ruimtelijke analyse en uitwerking van ruimtelijke toekomstperspectieven voor Noord Nederland en de Noordvleugel;
- analyse van het vigerend beleid;
- omgevingsanalyse.

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

Deze onderzoeken/analyses zijn op dit moment in concept gereed.

Om te komen van probleemanalyse tot een conceptprobleemstelling wordt een synthese uitgevoerd o.b.v. de onderzoeken. De volgende stappen worden doorlopen:

- analyseren van de huidige en verwachte (ruimtelijk/economische) ontwikkelingen van de regio Noord-Nederland en de Noordvleugel
- formuleren van de (ruimtelijk/economische) ambities voor zowel de regio Noord-Nederland als de Noordvleugel (mede op basis van de kabinetsnota's Nota Ruimte, Pieken in de Delta, Nota Mobiliteit en Agenda Vitaal Platteland)
- inventariseren van knelpunten die het realiseren van de ambities belemmeren.
- analyseren in hoeverre het oplossen van de knelpunten de opgave vormt voor de Structuurvisie Zuiderzeelijn.

Tijdens een bestuurlijk overleg op 23 november jl. zijn de concept-onderzoeken/analyses met de betrokken regionale bestuurders besproken. Tevens zijn door de regio's ontwerp-gebiedsvisies aangeboden. Het betreft verschillende complexe onderzoeken, die elk een andere invalshoek van de probleemanalyse belichten. Het is op dit moment nog niet gelukt om inhoudelijke conclusies te trekken. Ik heb daarom met de regionale bestuurders afgesproken om in januari opnieuw een bestuurlijk overleg te voeren, waarin conclusies worden getrokken ten aanzien van de concept-probleemstelling, projectdoelstelling, de scope van de alternatieven en de criteria voor nut en noodzaak (zie bijlage 1 voor eerste aanzet). Spoedig na dit bestuurlijk overleg zal ik u over de inhoud van deze conclusies informeren.

Ik acht het van groot belang dat in deze fase van het proces een breed maatschappelijk draagvlak voor onze aanpak kan ontstaan. Daarom zal de probleemanalyse niet alleen met de regio, maar ook met onze bredere projectomgeving worden besproken. In een consultatieronde zullen de regio's en maatschappelijke organisaties om een reactie worden gevraagd. Daarnaast wordt de probleemanalyse besproken met het Centraal Planbureau, het College van Rijksadviseurs, de Commissie m.e.r. en het Critical Review Team. Over de aandachtspunten die dit oplevert zult u, gelijk met de conclusies uit het bestuurlijk overleg, in januari 2006 ook worden geïnformeerd.

2 Te onderzoeken alternatieven

In het Algemeen Overleg van 29 juni jl. heeft de Tweede Kamer aangegeven dat de Structuurvisie op 1 april 2006 gereed moet zijn. Toen heeft u ook ingestemd met een initiële scope van te onderzoeken alternatieven (te weten magneetweefbaan, hogesnelheidslijn, intercity, Hanzelijn+ en Hanzelijn++) en het inrichten van een proces waarin parallel aan de probleemanalyse die alternatieven worden uitgewerkt. We hebben toen ook bepaald dat op basis van de probleemanalyse de scope van de alternatieven nog kan worden uitgebreid.

Nu de inhoudelijke conclusies aan de probleemanalyse nog niet zijn getrokken, hecht ik eraan – vanwege uw harde deadline voor het gereedkomen van de Structuurvisie – u te informeren over een concreet planningsrisico. Indien een verdere uitbreiding van

de scope van alternatieven noodzakelijk zal blijken, zal de uitwerking van een dergelijk extra alternatief niet mogelijk zijn vóór 1 april.

Thans loopt de uitwerking van huidige scope van alternatieven volgens planning. In de uitwerking wordt ook nadrukkelijk aandacht besteed aan mogelijke optimalisaties en faseringen. Voorts ben ik voornemens om de Superbus aan de scope toe te voegen.

Superbus

Tijdens het Algemeen Overleg van 29 juni 2005 heeft u verzocht te onderzoeken of mogelijk ook de Superbus, een initiatief van de Technische Universiteit Delft in de structuurvisie kan worden uitgewerkt. Inmiddels is geconcludeerd, dat er voldoende aanleiding en informatie is om het alternatief – binnen de planning - uit te werken in het kader van de Structuurvisie. In bijlage 3 is deze conclusie nader toegelicht.

Hanzelijn++

Zoals u tijdens het debat van 29 juni jl. heeft voorgesteld, wordt het alternatief Hanzelijn++ nader uitgewerkt in de Structuurvisie Zuiderzeelijn. De definitieve invulling van het pakket voor de onderzoeksfase van de Structuurvisie komt in samenspraak met de regio's tot stand. Hierbij is de door u voorgestelde invulling als vertrekpunt gehanteerd. Aan de regio's Noord-Nederland en Noordvleugel is gevraagd een voorstel te doen voor de invulling van het pakket. Hiervoor zijn door de regio's voorstellen ingediend, inclusief een aantal amendementen ten opzichte van het oorspronkelijke voorstel van de Hanzelijn++ door uw kamer (zie bijlage 2). De voorstellen van de regio's zal ik zelf nog toetsen op onder meer robuustheid. Omdat het voorstel voor dit alternatief oorspronkelijk van uw Kamer afkomstig is, verneem ik graag uw reactie op deze conceptinvulling van het Hanzelijn++ pakket zoals de regio's deze voorstellen.

De invulling geldt voor de onderzoeksfase van de Structuurvisie. Indien medio 2006 wordt besloten om de Hanzelijn++ in een volgende fase mee te nemen, dan zal op dat moment de definitieve invulling bepaald worden.

3 Vervolg

Op woensdag 30 november a.s. wordt een Technische Briefing verzorgd over de planstudie Amsterdam-Schiphol- Almere. Uw inhoudelijke vragen naar aanleiding van deze brief kunnen dan nader worden toegelicht.

Zoals gezegd zal in januari 2006 opnieuw een bestuurlijk overleg over de structuurvisie Zuiderzeelijn met de regio's plaatsvinden. Na dit overleg zal ik u inhoudelijk informeren over onder meer de conceptprobleemstelling.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs

Bijlage 1 Criteria voor nut en noodzaak

Op basis van de concept-probleemstelling worden criteria voor nut en noodzaak bepaald in de vorm van een beoordelingskader. Dit zodat straks op transparante wijze nut en noodzaak van de verschillende uitgewerkte alternatieven in beeld kunnen worden gebracht en worden afgewogen. De aspecten die in het beoordelingskader een plaats krijgen hebben o.m. betrekking op:

- financiële aspecten;
- maatschappelijk-economische effecten;
- vervoersaspecten;
- milieueffecten;
- ruimtelijke aspecten;
- projectdoelen.

Het beoordelingskader voor nut en noodzaak zal aan het eind van de Structuurvisiefase worden ingevuld met de belangrijkste uitkomsten van de uitwerkingen per alternatief. Het overzicht is feitelijk en kent geen weging.

Het op deze wijze operationaliseren van nut en noodzaak heeft de volgende functies:

- ordenen en structureren van beslisinformatie;
- onderscheidend vermogen tussen alternatieven expliciteren;
- tezamen met de projectomgeving de belangrijkste aspecten identificeren;
- standpunten inzichtelijk maken;
- transparantie aanbrengen in het proces van Structuurvisie naar kabinetsbesluit.

Om meer inzicht te krijgen in het krachtenveld zal aan de projectomgeving worden gevraagd aan welke aspecten zij de meeste waarde hechten in hun beoordeling van nut en noodzaak. Op het moment dat de opbouw van het beoordelingskader nader is uitgewerkt zal hier ook met de regio's overlegd worden.

Bijlage 2 Voorstel Hanzelijn++ pakket

Naar aanleiding van debat in de Tweede Kamer over de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten heb ik aangegeven dat er een Hanzelijn++-pakket zal worden meegenomen in de Structuurvisie. De inhoud van dit '++-pakket' zal de komende tijd nader worden gespecificeerd.

Hierbij worden, conform het plan van aanpak Structuurvisie ZZL, in beschouwing genomen (zie plan van aanpak Structuurvisie ZZL, d.d. 17 juni 2005):

“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.”

In de uitvraag naar de regio's voor hun voorstel is aangegeven dat voor de beoordeling van de in te dienen projecten de volgende criteria gelden:

- projecten zijn in lijn met het integrale kabinetsbeleid zoals verwoord in de grote beleidsnota's Nota Ruimte, Nota Mobiliteit en Pieken in de Delta;
- er is een verkennend onderzoek waarin de realiteitswaarde van het project is getoetst (in lijn met de MIT Spelregels);
- projecten hebben een robuust karakter en komen alleen boven een bepaalde financiële grens in aanmerking voor een eventuele rijksbijdrage (in lijn met huidige regelgeving);
- een regionale bijdrage is verplicht;
- projecten worden beoordeeld op de totale projectkosten en de totale projectbaten en - effecten, ongeacht de thans geldende financiële dekking.

Het voorstel van de regio SNN+ betreft een concept dat begin december definitief zal worden gemaakt. De regio SNN+ heeft in haar reactie nadrukkelijk aangegeven dat het om een projectenlijst gaat die relevant is voor deze fase van het project, namelijk voor de beleidsmatige uitwerking van de Hanzelijn++ in de Structuurvisie. Dat betekent dat de regio op dit moment niet in onderhandeling gaat met het rijk over de daadwerkelijke invulling van de Hanzelijn++. Concreet heeft het SNN+ het volgende voorgesteld:

- Realisatie spoorlijn Heerenveen – Drachten – Groningen, met inbegrip van transferia bij Heerenveen en Drachten (aanvullend ten opzichte van voorstel in plan van aanpak).
- Verdubbeling spoorlijn Leeuwarden - Groningen, inclusief doorkoppeling naar en realisatie van station Werpsterhoek (aanvullend ten opzichte van plan van aanpak).

- Partiële verdubbeling van de spoorlijn Emmen - Zwolle, inclusief de verplaatsing van het station Emmen naar Emmen-zuid (aanvullend ten opzichte plan van aanpak).
- Bereikbaarheid Leeuwarden (aanvullend ten opzichte plan van aanpak).
- A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, 2e fase.
- Kolibri, spoorgerelateerde projecten.

NB: De Noordelijke provincies hebben A7 en Kolibri als aparte projecten beschouwd. De noordelijke provincies gaan er van uit dat onder het project Kolibri worden verstaan de spoor-gerelateerde projecten, waaronder ook vallen de stations Euroborg en Assen-zuid, alsmede de HOV-assen, waaronder begrepen de tramkwaliteit van de HOV-assen in de stad Groningen.

Als kanttekening bij de invulling van het pakket in het plan van aanpak is door de regio SNN+ aangegeven dat:

- de N33 geen onderdeel van dit hoort pakket te zijn, omdat dit project al elders is belegd en zijn eigen traject kent;
- het opwaarderen van de spoorlijn Groningen - Oldenburg niet urgent is, vanwege de geringe verwachte bijdrage aan de economische structuurversterking;
- de realiteitswaarde van het project Light Rail Fryslân op dit moment van een dusdanige aard is, dat ook voor dit project opname in de HZL++ variant niet zinvol is.
- A7 Knooppunt Joure betreft de eindoplossing, waarbij in samenhang ook het Klaverblad Heerenveen dient te worden betrokken.

Ook de regio NVL heeft een voorstel voor invulling van het pakket gedaan. De regio geeft daarbij wel nadrukkelijk aan geen voorkeur te hebben voor dit alternatief omdat de HZL+ geen capaciteit toevoegt aan het spoor in de NVL, maar mogelijk zelfs de capaciteit doet afnemen. De NVL wil inzetten op een kwalitatief hoogwaardig OV product, met oog op ontsluiten en verbinden van (grote) bestaande en nieuwe woon- en werkgebieden en inspelen op nieuwe ontwikkelingen. Daarbij is uitgegaan van een groei van Almere 2010-2030 met in ieder geval 45.000 woningen. Concreet wordt het volgende voorgesteld:

- Nieuwe regionale OV-verbinding vanuit de nieuwe stadsdelen in Almere (met name Pampus) naar Amsterdam. De voorkeur gaat hierbij uit naar een IJmeerverbinding;
- capaciteit regionaal OV knooppunt Amsterdam Zuidas/Zuid WTC;
- hoogwaardig OV naar de 2e terminal Schiphol, waarbij de voorkeur uitgaat naar het doortrekken van de NoordZuidlijn (indien de 2^e terminal voor 2030 wordt gerealiseerd).

De voorstellen van de regio's zullen op basis van de genoemde criteria beoordeeld worden voor verdere uitwerking. De definitieve samenstelling van het alternatief Hanzelijn-++ zal bij de besluitvorming in 2006 worden vastgesteld.

Bijlage 3 Superbus

De uitwerking van het concept van de Superbus heeft in de afgelopen maanden in samenwerking met de TU Delft plaatsgevonden. De uitwerking was er met name op gericht om meer zicht te krijgen op een mogelijke toepassing van het concept Superbus voor het project Zuiderzeelijn. Doel van deze uitwerking was om vast te kunnen stellen of de Superbus voor de Structuurvisie een reëel in beschouwing te nemen alternatief is.

Bij aanmelding van de Superbus als alternatief voor de Structuurvisie Zuiderzeelijn in juli van dit jaar is aan de TU Delft kenbaar gemaakt welke onderdelen van het concept met name op korte termijn zouden moeten worden uitgewerkt, om een gefundeerd besluit te kunnen nemen over het volwaardig opnemen van dit concept:

- kosten voor aanleg, onderhoud en exploitatie als integraal concept (vervoer+infra+beheer);
- vervoerconcept en directe baten daarvan, zowel maatschappelijk als bedrijfseconomisch;
- indirecte effecten op wonen en werken (ruimtelijk-economische ontwikkeling regio's);
- risico's en onzekerheden;
- mogelijke financiering.

Deze onderdelen zijn afgeleid van de effecten / criteria, waarop alle projectalternatieven in de Structuurvisie uiteindelijk zullen worden onderzocht t.b.v. besluitvorming over nut en noodzaak. Samenvattend kan worden gesteld dat het criterium voor het al dan niet opnemen van de Superbus is: kan het concept een daadwerkelijke toepassing voor de Zuiderzeelijn zijn?

Op basis van de uitwerking tot dusverre kan worden geconcludeerd dat het mogelijk is om een op de Zuiderzeelijn toegesneden invulling van de Superbus te ontwikkelen en dat er voldoende aanleiding is om de Superbus in de Structuurvisie Zuiderzeelijn nader te onderzoeken.

Bovenstaande conclusie is gebaseerd op o.a. de volgende resultaten van de afgelopen maanden:

- Belangstelling bedrijfsleven: in het kader van de marktverkenning Zuiderzeelijn werken Connexion, Volker Wessels en Evens Logistics Research mee aan de uitwerking van de Superbus.
- Gefaseerde ontwikkeling: het concept gaat uit van een Superbus die met snelheden tot 250 km/u op grotendeels vrije 'busbanen' rijdt, maar kan ook stapsgewijs worden ontwikkeld, te beginnen bij snelheden van 100 tot 150 km/u. Hiermee kan het concept zich ontwikkelen vanuit 'proven technology'.
- Vervoerconcept: redenerend vanuit het basisidee voor volledig vraagafhankelijk en door-to-door vervoerdiensten is het mogelijk om een meer op de Zuiderzeelijn toegepast vervoerconcept te ontwikkelen dat (deels) gebaseerd is op dienstregelingen en een beperkt aantal vaste stations.

Uit nadere uitwerking van en onderzoek naar de Superbus in de Structuurvisie zal uiteraard – evenals voor de andere projectalternatieven – moeten blijken in welke mate de Superbus daadwerkelijk een goede invulling van de Zuiderzeelijn kan zijn.

Bijlage 4 Planning

