

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

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
13 april 2006	5 (4 X apart verzonden + bijlage B)
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/ZZL U.06.00194	-
Onderwerp	
Structuurvisie Zuiderzeelijn	

Geachte voorzitter,

Bijgaand ontvangt u, mede namens de Minister van VROM en de Staatssecretaris van Economische Zaken, de Structuurvisie Zuiderzeelijn. Dit in vervolg op mijn brief over de probleemanalyse Zuiderzeelijn, d.d. 20 januari jl. (kenmerk U.06.00165). De Structuurvisie vormt de basis voor discussie over nut en noodzaak en de besluitvorming daarover. De Structuurvisie geeft de resultaten van de uitgevoerde onderzoeken weer en omvat tevens een voorgenomen besluit van het kabinet over nut en noodzaak van het project. Naast de Structuurvisie zijn als bijlage bijgevoegd:

- de Strategische Milieubeoordeling;
- het advies van het Critical Review Team;
- en de toetsen van het Centraal Planbureau op de kosten-batenanalyse van de bereikbaarheidsalternatieven en de economische beoordeling van het transitiealternatief.

De Structuurvisie en de Strategische Milieubeoordeling zullen de komende periode (tot 1 juni) ter inzage liggen. In deze periode vindt inspraak en nader overleg met de regio's plaats. Alle achtergrondrapporten zijn te raadplegen op de internetsite [www.zuiderzeelijn.nl](http://www.zuiderzeelijn.nl).

#### **Aanleiding Structuurvisie**

De Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten (TCI) onder voorzitterschap van kamerlid Duivesteyn concludeerde eind 2004 dat er nog teveel vragen waren over nut en noodzaak van een Zuiderzeelijn en te weinig zicht was op ruimtelijke en economische meerwaarde. De Tweede Kamer heeft deze conclusies in februari 2005

overgenomen. Het kabinet heeft daarop in lijn met het toetskader van de TCI nut en noodzaak van een Zuiderzeelijn opnieuw onderzocht.

### **Voorgenomen besluiten**

Na hernieuwd onderzoek concludeert het kabinet nu dat nut en noodzaak van een Zuiderzeelijn niet kan worden aangetoond en dat de ruimtelijke en economische meerwaarde van een snelle OV-verbinding tussen Schiphol en Groningen zeer beperkt is. Daarom is het kabinet voornemens om te stoppen met het planproces van een Zuiderzeelijn (alle integrale bereikbaarheidsalternatieven). In plaats daarvan wil het kabinet bijdragen aan gerichte investeren in positieve ontwikkelingen en in sterke projecten die de Nederlandse economie verder versterken, in lijn met Nota Ruimte, Pieken in de Delta, Agenda Vitaal Platteland en de Nota Mobiliteit. De Structuurvisie toont aan dat regio-specifieke oplossingen meer effect sorteren dan een integrale Zuiderzeelijn.

Dit voornemen van het kabinet is in lijn met onder meer de adviezen van het Critical Review Team en de Adviesraden (gezamenlijk advies van de Raden van VROM, VenW en het Landelijk Gebied).

Het kabinet zal tot en met juni 2006:

- in overleg met de regio Noord-Nederland nader uitwerken hoe het rijk effectief kan bijdragen aan renderende investeringen in het Noorden ten behoeve van de transitie naar een meer kennisgerichte economie;
- in samenhang met het Programma Noordvleugel nader uitwerken hoe de OV-bereikbaarheid in de Noordvleugel het meest effectief kan worden aangepakt;
- een traject voor Research&Development uitlijnen ten behoeve van de verdere ontwikkeling van het concept Superbus in Nederland. Dit staat los van een Zuiderzeelijn, maar gaat om het concept op zich.

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

Hieronder wordt een nadere toelichting gegeven op de voorgenomen besluiten voor het Noorden en de Noordvleugel.

### **Vervolgproces Noordvleugel**

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

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

Het OV-knelpunt in de Noordvleugel is in deze Structuurvisie Zuiderzeelijn nader onderzocht en uitgewerkt. Openbaar vervoer in de Noordvleugel is een belangrijk onderdeel voor een optimaal functionerend stedelijk netwerk. De geconstateerde capaciteitsproblemen in de treinen en op het spoor in de Noordvleugel moeten dan ook in de periode 2010-2020 worden aangepakt. Dit in aansluiting op de filosofie van de Nota Mobiliteit.

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

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

### **Vervolgproces Noorden**

Bij een duurzame ontwikkeling van het Noorden gaat het om het versterken van de specifieke ruimtelijke en economische kwaliteiten van het gebied conform de Rijksnota 'Pieken in de Delta'. De ontwikkelingen spelen zich ruimtelijk-economisch gezien af rond de twee belangrijkste ontwikkelingsassen (A6-A7 en de A28). Economisch gezien wordt ingezet op het versterken van die economische sectoren die een bijdrage leveren aan vraagstukken op het vlak van een duurzame economische ontwikkeling en een transitie naar een meer kennisgerichte economie. Dit sluit aan op de specifieke kwaliteit van Noord-Nederland als gebied met een hoge leefkwaliteit.

Ruimtelijk gezien dient in de ogen van het kabinet de ingezette concentratie van verstedelijking en economische activiteiten door de Noordelijke regio's te worden voortgezet. Dit met name in het Nationaal Stedelijk Netwerk Groningen-Assen en in Leeuwarden. De clustering van kennisgerichte economische activiteiten in deze centrale steden van het Noorden kan tevens de gewenste interactie versterken tussen de universiteit, kennisinstellingen, onderwijsinstellingen en het bedrijfsleven. Daarnaast ziet het kabinet ook een vitaal landelijk gebied als drager voor de economische structuurversterking van het Noorden. De transitie van de landbouw, met name agribusiness en mogelijk ook (water)recreatie, kan een rol spelen in het versterken van de economische betekenis van het landelijk gebied.

Het kabinet is van mening dat vanuit een integrale visie op een programmatische wijze gewerkt moet worden om duurzaam succesvol te zijn. De analyse die is uitgevoerd t.b.v. het transitiealternatief laat zien dat uitgaande van de identiteit en de kracht van het Noorden een succesvol programma is samen te stellen dat gericht is op kansrijke clusters, op versterking van de (kennis)economie van het Noorden en op een duurzame ontwikkeling. Hierbij zal worden aangesloten op de bestaande economische clusters, die onderscheidend zijn op (inter)nationale schaal.

Het kabinet wil bijdragen aan maatregelen met een maatschappelijke meerwaarde, niet door middel van een algemeen/generiek pakket. De exacte maatregelen zijn op basis van het huidige onderzoek niet vast te stellen. Tevens is het gefaseerd inzetten van projecten een belangrijk aandachtspunt om succesvol beleid te kunnen voeren (onder meer vanwege het gelimiteerde absorptievermogen van de Noordelijke economie). Daarom wil het kabinet bijdragen aan een regionaal investeringsprogramma voor het Noorden met een reële bestedingstermijn. Dit volgens een aanpak die aansluit bij het moderniseren van de economie.

In een vervolgt raject tot juni 2006 wil het kabinet in overleg met het Noorden uitwerken op welke wijze invulling wordt gegeven aan het gezamenlijk met de regio investeren in de Noordelijke economie.

#### **Innovatie Openbaar Vervoersconcept**

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

Ik vertrouw erop u met deze brief voldoende te hebben geïnformeerd.  
In deze brief zijn de voorgenomen besluiten van het kabinet samengevat, de volledige tekst is opgenomen in de Structuurvisie. Tevens is in de Structuurvisie een samenvatting van alle uitgevoerde onderzoeken opgenomen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs