

Nota van Antwoord

**Inspraak beleidsvoornemen Structuurvisie Zuiderzeelijn,
onderzoek naar Nut en Noodzaak**

13 oktober 2006

.....

Colofon

Uitgegeven door: Projectorganisatie Zuiderzeelijn

Informatie:

Telefoon: 070-351 7139

Fax: 070-351 7335

Uitgevoerd door: Projectorganisatie Zuiderzeelijn

Opmaak: Zuiderzeelijn

Datum: 13 oktober 2006

Status: Definitief

Versienummer: DGP_ZZL_PRO 059-2006 / V1.0

Inhoudsopgave

Inleiding en leeswijzer 4

1. Zuiderzeelijn alternatieven 8

2. Strategische Milieubeoordeling 16

3. Ruimtelijk-economische structuur en effecten 20

4. Kosten-batenanalyse 25

5. Financiën 31

6. Besluitvorming en investeringssuggesties 34

7. Steunbetuigingen, voor- en tegenstanders van de Zuiderzeelijn 40

Bijlage 1: Numeriek overzicht van insprekers 42

Bijlage 2: Verklaring van de meest gebruikte afkortingen 46

Inleiding en leeswijzer

Voor u ligt de Nota van Antwoord Inspraak Beleidsvoornemen Structuurvisie Zuiderzeelijn, onderzoek naar nut en noodzaak. Deze Nota van Antwoord is in de zomer van 2006 opgesteld door de Projectorganisatie Zuiderzeelijn. De Projectorganisatie Zuiderzeelijn is een samenwerkingsverband van de ministeries van Verkeer en Waterstaat (VenW), Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) en Economische Zaken (EZ).

Deze Nota van Antwoord bericht de insprekers over de wijze waarop is omgegaan met de binnengekomen inspraakreacties op de Structuurvisie Zuiderzeelijn. De Projectorganisatie Zuiderzeelijn wil de insprekers mede namens de betrokken ministeries hartelijk danken voor hun bijdragen.

Waarom inspraak?

Het kabinet wil met het vragen van inspraakreacties bereiken dat bekend wordt wat de samenleving vindt van het voorgenomen besluit zodat het kabinet dit in zijn afweging kan meenemen. De Structuurvisie dient als basis voor besluitvorming over nut en noodzaak van de Zuiderzeelijn. Het beleidsvoornemen dat hierin is opgenomen, bevat een integrale afweging door het kabinet van alle feiten en belangen in het licht van de beoogde maatschappelijke projectdoelen. Het onderzoek is een analyse van de probleemstelling waarna verschillende oplossingen op hun effect zijn beoordeeld.

Zo is voor het in beeld brengen van de milieueffecten een Strategische Milieubeoordeling (SMB) opgesteld. Deze SMB heeft geresulteerd in een afzonderlijk milieurapport dat als bijlage bij de Structuurvisie is opgenomen. Ingevolge de Europese Richtlijn 2001/42/EG en de (nieuwe) Wet Milieubeheer is er een juridische plicht tot inspraak voor de Strategische Milieubeoordeling. Dit geldt strikt genomen niet voor de Structuurvisie, maar vanwege het bovengenoemde doel is deze tevens voor inspraak voorgelegd. Daarnaast maakt inspraak een belangrijk onderdeel uit van een zorgvuldig proces met betrokken partijen en draagt het bij aan transparantie en professioneel handelen.

De inspraakprocedure ging van start met de publicatie van de Kennisgeving in de Nederlandse Staatscourant van 26 april 2006. De ter inzage legging is daarna tevens aangekondigd in ruim 50 verschillende landelijke, regionale en lokale dag- en weekbladen, waaronder Het Parool, Dagblad van het Noorden, Sneeker Nieuwsblad, Friesch Dagblad, Heerenveense Courant, Gezinsblad Assen, Flevopost en Gooi- en Eembode.

Van 27 april tot en met 7 juni 2006 hebben de Structuurvisie Zuiderzeelijn, inclusief het beleidsvoornemen van het kabinet en de Strategische Milieubeoordeling ter inzage gelegen op 49 locaties in Nederland waaronder gemeentehuizen, provinciehuizen en bibliotheken.

Een ieder werd uitgenodigd in te spreken op de volgende vragen:

- 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?

De mogelijkheid bestond om op drie manieren in te spreken: schriftelijk, via internet en mondeling. Bij de eerste twee opties bestond de mogelijkheid te verzoeken om vertrouwelijke behandeling van persoonlijke gegevens.

Om de gelegenheid te geven ook mondeling in te spreken, zijn zes openbare hoorzittingen georganiseerd in Amsterdam Zuid-Oost, Hogeveen, Drachten, Groningen, Almere en Heerenveen.

Voorafgaand aan deze hoorzittingen zijn informatiebijeenkomsten gehouden om toelichting te verkrijgen over de resultaten van de Structuurvisie en vragen te stellen aan projectmedewerkers.

Op de Structuurvisie Zuiderzeelijn en de Strategische Milieubeoordeling, alsmede het voorgenomen besluit van het kabinet zijn door 168 personen en organisaties in totaal 135 verschillende inspraakreacties binnengekomen. Ongeveer de helft van de insprekers zijn vertegenwoordigers van het bedrijfsleven, werkgeversorganisaties en decentrale overheden. De overige insprekers zijn vooral particulieren. Een grote meerderheid van de insprekers is afkomstig uit Noord-Nederland.

In één geval hebben 2 mensen - al dan niet met behulp van voorbedrukte formulieren - geheel gelijke reacties ingestuurd, dit is aangemerkt als 'actie'. Ook zijn er 8 reacties die mede namens in totaal 23 insprekers zijn ingebracht.

Tijdens de openbare hoorzittingen hebben 41 personen ingesproken. Van 10 sprekers zijn zowel mondeling, schriftelijk als via e-mail reacties ontvangen. Hun reactie wordt als één gerekend. Door 7 insprekers is gevraagd hun persoonlijke gegevens vertrouwelijk te behandelen.

Het voornemen van het kabinet om het planproces voor de Zuiderzeelijn te stoppen, heeft in Noord-Nederland veel emoties opgeroepen. Een grote meerderheid van de insprekers geeft aan dat een snelle openbaar vervoerverbinding tussen het noorden van de Randstad en Noord-Nederland moet worden aangelegd. Zij voeren aan dat vanuit politiek Den Haag jarenlang toezeggingen zijn gedaan en verwachtingen zijn gewekt dat zo'n verbinding er zou komen. De toonzetting van een aantal reacties geeft aan dat de insprekers zeer betrokken zijn bij het onderwerp.

Enkele insprekers zijn juist positief over het voorgenomen besluit over de Structuurvisie. Zij pleiten wel voor verbeterd openbaar vervoer in Noord-Nederland, maar zijn bijvoorbeeld geen voorstander van een Magneetwefbaan of een hogesnelheidstrein.

Wat kunt u van deze nota verwachten?

Gekozen is om alle vragen, opmerkingen, suggesties en aanbevelingen zoveel mogelijk op thema te rubriceren zodat een overzichtelijk geheel van antwoorden ontstaat. In veel reacties zijn namelijk dezelfde of nagenoeg dezelfde vragen gesteld of opmerkingen gemaakt. Een klein aantal opmerkingen kan niet worden beantwoord omdat ze geen betrekking hebben op het onderwerp Zuiderzeelijn.

Voor de volledige tekst van de Inspraakreacties kan worden verwezen naar het rapport Inspraakreacties op de Structuurvisie Zuiderzeelijn, referentienummer 300. Dit rapport is op te vragen bij het Inspraakpunt, tel. 070 – 3519602.

Hoe nu verder?

In april 2006 heeft het kabinet het beleidsvoornemen uitgesproken het planproces voor de Zuiderzeelijn te stoppen en te onderzoeken hoe regiospecifieke projecten een bijdrage kunnen leveren aan de ruimtelijk-economische structuurversterking van Noord-Nederland. Daarnaast heeft het kabinet aangekondigd voor de Noordvleugel van de Randstad een vervolgstudie te doen naar kosteneffectieve mogelijkheden voor verbetering van de bereikbaarheid per openbaar vervoer. Naar aanleiding van een debat in de Tweede Kamer op 1 juni 2006 is in de periode juni – september 2006 de Motie van Hijum uitgevoerd, waarin werd verzocht naast regiospecifieke projecten ook nader onderzoek te verrichten naar de hogesnelheidstrein.

Motie Van Hijum

De Kamer, gehoord de beraadslagingen,

constaterende, dat het kabinet voornemens is af te zien van de aanleg van de Zuiderzeelijn en de € 2,8 mld. die voor dit project gereserveerd is in het Infrastructuurfonds een nieuwe bestemming te geven;

overwegende, dat de nota's Ruimte en Mobiliteit inzetten op ruimtelijk-economische structuurversterking van Noord-Nederland en dat de definitieve keuze voor een oplossing gemaakt moet worden op basis van de verwachte bijdrage aan de ontwikkeling van de regionale economie;

verzoekt de regering in overleg met regionale overheden in de uitwerkingsfase naast regiospecifieke oplossingen ook de hst-variant nader te verkennen, de Kamer over de uitkomsten van deze verkenning uiterlijk in oktober te informeren en de financiële reservering voor de Zuiderzeelijn in het Infrastructuurfonds tot die tijd niet aan te tasten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De projecten die in bovengenoemde periode zijn uitgewerkt, kunnen in twee oplossingsrichtingen worden verdeeld:

- Regiospecifieke projecten voor het Noorden
- Uitwerking HST3 (inclusief Hanzelijn+)

Daarnaast zijn de verschillen in beeld gebracht tussen het voorstel Noordlink van de NS en de Hanzelijn-plus zoals opgenomen in de Structuurvisie.

De resultaten van deze onderzoeken zullen worden verwerkt in het rapport Aanvulling op de Structuurvisie Zuiderzeelijn.

Leeswijzer

Om het geheel aan antwoorden zo overzichtelijk mogelijk te presenteren zijn de reacties die inhoudelijk sterk overeenkomen, samengevoegd en beantwoord. Elk thema is ondergebracht in een apart hoofdstuk. De inhoud van deze Nota van Antwoord is met de grootste zorg samengesteld. Gepoogd is recht te doen aan en een helder antwoord te geven op de ontvangen Inspraakreacties. Wanneer ondanks de betachte zorgvuldigheid toch onvolkomenheden in deze Nota zijn geslopen, bieden wij hiervoor onze welgemeende excuses aan.

In bijlage 1 van deze antwoordnota vindt u een overzicht van de instanties en personen die schriftelijk, via e-mail of mondeling hebben gereageerd. De insprekers treffen in deze bijlage achter hun naam het nummer van het hoofdstuk aan waarin hun reactie wordt beantwoord. In bijlage 2 treft u een verklaring aan van de meest gebruikte afkortingen.

1. Zuiderzeelijn alternatieven

In dit hoofdstuk zijn de reacties verwerkt over de diverse alternatieve openbaar vervoerverbindingen of over alternatieve wegverbindingen. Aan bod komen onder andere de Magneetweefbaan, de Hanzelijn, de RER-trein, knooppunt Zwolle en diverse spoortracés. Ook wordt nader ingegaan op de wettelijke eisen die aan het spoor worden gesteld en of het zinvol is om meer treinen naar meer bestemmingen te laten reizen.

Insprekers menen dat files op de weg kunnen worden verminderd door beter of door meer openbaar vervoer in te zetten. Veel mensen in Noord-Nederland zijn genoodzaakt met de auto te reizen omdat het openbaar vervoer teveel tijd zou kosten. Het gebruik van het openbaar vervoer zou gestimuleerd kunnen worden door de prijzen laag te houden. Het zou dan een goed alternatief kunnen zijn. Openbaar vervoer is onmisbaar voor vitale steden en het functioneren van stedelijke gebieden.

(4, 19, 23, 25, 31, 32, 34, 46, 90, 103, 104, 120)

Er is door veel instanties uitgebreid onderzocht wat de relatie is tussen beter en/of goedkoper openbaar vervoer en het gebruik van de weg. De conclusie is dat er slechts een beperkte mate van uitwisseling mogelijk is en dat de files niet kunnen worden opgelost door beter openbaar vervoer. Mensen maken zelf een afweging over welke vervoerswijze naar hun werk of ontspanning het meest effectief is.

Dat openbaar vervoer belangrijk is, wordt onderschreven. In de Nota Mobiliteit, waarin het beleid van het ministerie van Verkeer en Waterstaat is beschreven, komt dit ook naar voren.

Ten aanzien van de spoorlijnen wordt door insprekers opgemerkt dat de ontwerpeisen voor zowel nieuw spoor als aan te passen bestaand spoor in Nederland op allerlei fronten strenger zijn dan in de rest van Europa. Dit zou sterk kostenverhogend werken. Tevens wordt opgemerkt dat de treinen op bestaand spoor al 140 km/u kunnen rijden en dat ook zouden moeten doen. Wanneer treinen deze snelheid niet halen, is dat te wijten aan het uitblijven van reguliere noodzakelijke investeringen.

(6, 7)

De ontwerpeisen zijn opgenomen in de Spoorwegwet waarover in Nederland afspraken zijn gemaakt. Het ontwerp moet voldoen aan wet- en regelgeving. In de Structuurvisie Zuiderzeelijn is hiermee in het onderzoek en de aannames rekening gehouden.

De bestaande spoorlijnen zijn in principe geschikt voor 140 km/u, maar kennen snelheidsbeperkingen onder andere als gevolg van bogen en plaatselijke omstandigheden. Deze beperkingen kunnen niet worden opgeheven door regulier onderhoud.

Een aantal reacties is ontvangen over de Magneetweefbaan (MZB). Zo zijn er voorstanders die de innovatieve techniek roemen en tegenstanders die wijzen op het economisch onrendabele voorbeeldtraject tussen Hamburg en Berlijn.

Vragen worden gesteld over de kosten van de MZB, waarbij wordt opgemerkt dat de rentabiliteit kan worden verhoogd door 's nachts via de MZB goederen naar Noord Europa te vervoeren. Het verwachte aanbod van marktpartijen om 50 tot 70% van de kosten te dragen, wordt beschouwd als een buitenkans. Opgemerkt wordt dat de berekeningen van het Consortium Zuiderzeelijn Nederland (consortium van marktpartijen) wel kloppen en dat met een gedeelte enkel spoor de MZB nog goedkoper kan worden uitgevoerd. Ook worden voorbeelden uit China genoemd waarin onderhoud en aanleg van een MZB voor minder kan worden gerealiseerd dan geraamd. Daarnaast zijn er specifieke vragen, bijvoorbeeld over het meenemen van een verdiepte MZB ter hoogte van de Bloemendaler polder. Ook wordt gemeld dat niet alle relevante onderwerpen in de onderzoeken zijn meegenomen en wordt voorgesteld de aanleg van de MZB te overwegen voor korte afstanden.

(84, 92, 97, 109, 112, 115, 134)

De Magneetzweefbaantechnologie is inderdaad relatief nieuw; in China is reeds enige jaren een MZB-lijn operationeel als verbinding tussen Sjanghai en de luchthaven. Innovatie in het algemeen en op het gebied van verkeer en vervoer wordt ook in Nederland nagestreefd. Dit is op zichzelf echter een onvoldoende argument voor de realisatie van een MZB.

De door het Consortium Zuiderzeelijn Nederland gehanteerde kostenbesparingen zijn niet zondermeer overgenomen in de Structuurvisie. De reden hiervoor is dat deze onvoldoende konden worden onderbouwd. Wel is in de Structuurvisie een paragraaf gewijd aan variaties die kunnen leiden tot lagere kosten. Hierin staat ook de enkelsporige MZB als variant genoemd. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft Duitse experts betrokken in het uitwerkingsproces omdat zij ervaring hebben met de voorbereiding, uitvoering en exploitatie van de MZB in China.

Uitgangspunt voor de alternatieven is de verbinding tussen het noorden van de Randstad en Noord-Nederland. De MZB is ontworpen voor het vervoer van reizigers. Eventueel kan met de MZB 'luchtvracht' worden vervoerd. Het gaat hierbij dan om vracht waar transportsnelheid van belang is, voor ander transport is snel vervoer niet kosteneffectief. Luchtvracht is echter slechts een beperkt deel van het totale volume aan goederen dat wordt vervoerd.

In het ontwerp van de MZB is op dit moment geen verdiepte ligging ter hoogte van de Bloemendaler polder voorzien. De MZB bundelt op deze locatie met de snelweg A1, deze snelweg ligt niet verdiept. Het is dan niet logisch de MZB hier wel verdiept aan te leggen. Vanuit de Strategische Milieubeoordeling is ook niet gebleken dat de MZB op deze locatie verdiept moet worden aangelegd om (negatieve) milieueffecten te voorkomen of te verminderen.

De MZB heeft als belangrijkste kenmerk de zeer hoge snelheid. Dit effect is het grootst op langere afstanden.

Voorgesteld wordt om de Zuiderzeelijn zoveel mogelijk naast de autowegen aan te leggen. De terminals moeten dan worden aangelegd op plaatsen waar de autoweg en de MZB elkaar kruisen. Daar kunnen dan ook stations worden gebouwd zodat, zelfs op het tracé Almere – Groningen, een behoorlijk aantal passagiers behaald kan worden, (97)

In de Structuurvisie is het idee van auto – openbaar vervoerkoppeling meegenomen door in de uitwerking van de MZB (en andere alternatieven) ook enkele P+R stations op te nemen die goed bereikbaar zijn vanaf de snelweg. Deze stations blijken inderdaad extra treinreizigers aan te trekken. Naar de mening van het Consortium Zuiderzeelijn Nederland zou dit effect nog groter kunnen zijn dan nu is opgenomen, maar dit kon door het Consortium en de Projectorganisatie niet worden onderbouwd.

Inspreker geeft de suggestie om meer treinen naar meer bestemmingen te laten rijden zodat het overstappen vermindert. (4)

Door veel verbindingen te realiseren, kan het aantal overstaprelaties worden beperkt. Echter, het laten rijden van meer treinen op reeds druk bezette sporen leidt tot verminderde betrouwbaarheid van de dienstregeling. Ook de storingsgevoeligheid is nadelig voor de betrouwbaarheid van de dienstregeling. Daarnaast is het laten rijden van meer treinen alleen zinvol als er voldoende reizigers zijn. In het onderzoek wordt daarom juist naar een balans gezocht.

Insprekers stellen een nieuwe spoorlijn (met tunnel) tussen Leeuwarden en Amsterdam via Enkhuizen en Stavoren voor omdat dit voor een reistijdwinst van 45 minuten zou kunnen zorgen. Lemmer, Joure, Drachten en Oosterwolde moeten op het spoor worden aangesloten, dat vanaf Heerenveen via Sneek over de Afsluitdijk naar Alkmaar loopt. (20, 28, 80, 95)

Er zijn in de fase van de Verkenningen Zuiderzeelijn (2000) soortgelijke alternatieven onderzocht. Het gaat hierbij om het IJsselmeeralternatief en het Afsluitdijkalternatief. Het tracé van het IJsselmeeralternatief loopt van Amsterdam via Hoorn naar Enkhuizen en kruist het IJsselmeer met een tunnel. In het Noorden volgt deze variant een route langs Sneek en Leeuwarden naar Groningen. Het Afsluitdijkalternatief loopt via Alkmaar, de Wieringermeer, de Afsluitdijk en Harlingen naar Leeuwarden en Groningen.

Deze alternatieven zijn in een 'quick scan' (mei 2000) onderzocht. Hieruit is onder andere gebleken dat de kosten-batenverhouding voor zowel het IJsselmeeralternatief als het Afsluitdijkalternatief niet gunstiger is dan voor de Zuiderzeelijnalternatieven. De ruimtelijk-economische ontwikkeling die beide alternatieven mogelijk teweegbrengt, sluit minder goed aan bij het ruimtelijk beleid dan de ontwikkeling die de Zuiderzeelijn en de Hanzelijn-plus met zich mee kan brengen. Deze alternatieven bieden immers geen oplossing voor de Noordvleugel van de Randstad (Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad) terwijl dit wel het doel is van de Zuiderzeelijn.

Tenslotte kennen beide alternatieven omvangrijke risico's. Voor het IJsselmeeralternatief zijn deze vooral gekoppeld aan de lange, kostbare tunnel onder het IJsselmeer. Ook bleek dat de alternatieven via het IJsselmeer en de Afsluitdijk slecht scoren vanwege de aantasting van waardevolle natuurgebieden (delen van Noord-Holland en Friesland, het IJsselmeer en de Waddenzee).

Door insprekers wordt kritiek geuit op het besluit om het project Knooppunt Joure in samenhang met Klaverblad Heerenveen niet op te nemen in de Structuurvisie.

(3, 9, 78, 91)

In de Structuurvisie is onderzoek gedaan hoe de regionale bereikbaarheid kan verbeteren. Hiervoor zijn door de regionale overheden plannen voorgesteld, die zouden kunnen worden uitgevoerd. Op basis van de aspecten als efficiency en effectiviteit (waarbij vragen aan de orde komen als 'lost het project de problematiek op?') is een overzicht in de Structuurvisie opgenomen van de meest realistische projecten. Het project Knooppunt Joure is, vanuit dat oogpunt, niet als meest prioritair aangemerkt en daarom niet opgenomen.

Insprekers zijn van mening dat voor de problematiek in de Noordvleugel naast het hogesnelheidstreinvorstel van Noord-Nederland ook een RER-achtig regionaal openbaar vervoersysteem (hoog frequente stoptreinen) noodzakelijk is. Gemeld wordt dat ook het SNN+ (Samenwerkingsverband Noord Nederland plus Flevoland) de conclusie trekt dat de HST/RER een realiseerbare optie is.

(3, 87, 91, 135)

Op basis van de probleemanalyse is de noodzaak onderkend om in de Noordvleugel de openbaar vervoerproblematiek aan te pakken. Hiervoor is Planstudie SAAL gestart (kabinetsbesluit van 25/08/2006). SAAL staat voor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad. In SAAL wordt ook een RER-achtig systeem onderzocht.

Insprekers vinden dat de beoordeling van de spoorlijn Heerenveen-Drachten-Groningen te slordig is uitgewerkt. De positieve effecten zijn te laag ingeschat onder andere doordat vervoersrelaties met Drachten gebrekkig in beeld zijn gebracht. Alleen de herkomst- en bestemmingsverplaatsingen zijn meegenomen. Ook wordt gepleit voor de aanleg van een intercityverbinding vanaf Lelystad via Emmeloord-Joure-Heerenveen-Drachten naar Groningen. Bij Heerenveen dient aansluiting op de bestaande lijn naar Leeuwarden plaats te vinden. Het aanleggen van een station in Drachten is een vereiste voor deze stad. Ook wordt ingesproken dat Lemmer, Joure Drachten en Oosterwolde op het spoor moeten worden aangesloten.

(3, 35, 42, 74, 76, 78, 79, 91, 95)

De spoorlijn Heerenveen-Drachten-Groningen is één van de Hanzelijn-plus-plus projecten. De diverse alternatieven zijn uitgewerkt met de beschikbare kennis van de vervoerrelaties. Ook het vervoer op de relaties waar nu geen treinverbinding is, is hierbij betrokken.

Een intercityverbinding (200 km/u) is niet volledig onderzocht, omdat het verschil met een hogesnelheidstrein (250 km/u) naar verwachting niet groot is. In het aanvullend onderzoek dat in de periode na het beleidsvoornemen van 13 april 2006 is uitgevoerd, is dit door de regio Noord-Nederland als optie ingebracht. In deze zogenoemde HST3 variant worden naast twee sneltreinen ook twee stoptreinen, die onder andere Emmeloord aandoen, onderzocht. Alle varianten hebben als eindbestemming Groningen en een overstapmogelijkheid in Heerenveen naar Leeuwarden. De effecten van zo'n verbinding worden onderzocht.

Het voorstel wordt ingediend om de Hanzelijn aan te passen met een boog buiten om Zwolle aan de noord/westzijde zodat wanneer de intercity van Lelystad in Kampen stopt, de stoptrein op hetzelfde moment ernaast staat. De intercity van Amsterdam kan dan doorrijden tot Hoogeveen. Volgens de inspreker zijn de NS bereid de snelheid te verhogen van 140 naar 220 km. Ook wordt voorgesteld een nieuwe spoorlijn aan te leggen voor personen en goederenvervoer, van Hoogeveen naar het oosten aansluitend op Emmen–Coevorden. Containers van terminal Coevorden kunnen dan snel naar de Eemshaven en passagiers van de zuidoost hoek van Drenthe kunnen dan ook met de trein naar Groningen (gaat nu over de weg N 34). Vrijkomende reserveringen zouden wellicht kunnen worden besteed aan ondertunneling van de IJssel bij Zwolle/Hattum ten behoeve van de Hanzelijn.

(47, 52)

Het tracé van de Hanzelijn via de IJsselbrug ter hoogte van Hattum is vastgesteld in het kader van het project Hanzelijn en is uitgangspunt voor de Structuurvisie. De Hanzelijn wordt thans tussen Lelystad en Zwolle aangelegd, en is gereed in 2012.

Eén van de varianten die in de Structuurvisie is onderzocht betreft een boogafsnijding, geschikt voor 200 km/u, tussen Staphorst en Hoogeveen. Ook de NS hebben als marktpartij een voorstel ingediend voor een verbinding van Schiphol naar Groningen via de Hanzelijn (NoordLink-variant). De NS stellen voor om over de afsnijding maximaal 160 km/u te rijden. Deze variant (HSL-plus/160 NoordLink) is nader onderzocht voor de Aanvulling op de Structuurvisie Zuiderzeelijn en de effecten daarvan zullen openbaar worden gemaakt. De lijn Hoogeveen–Emmen is geen alternatief in het kader van het project Zuiderzeelijn omdat deze lijn de doelstelling niet realiseert. De regionale overheden hebben in het kader van de HZL-plus-plus projecten deze verbinding ook niet aangedragen.

Inspreker wijst een grotere afsnijding van de bochten bij Meppel en Hoogeveen af omdat die nadelige effecten zal hebben op landschappelijke kwaliteiten c.q. het Reestdal.

(1, 86)

Voor de Hanzelijn-plus zijn meerdere varianten bekeken. Een studievariant daarvan loopt via de noordzijde van de Boswachterij Staphorst, het Reestdal, ten zuiden van de kern Echten, het Pesserveld en de zuidzijde van Pesse om vervolgens weer aan te sluiten op de bestaande spoorlijn.

Deze variant is bekeken op milieueffecten, maatschappelijke haalbaarheid en tijdswinst ten opzichte van het bestaande spoor. De conclusie was dat deze variant maatschappelijk niet haalbaar is. De effecten op de recreatieve beleving, de landschappelijke en cultuurhistorische waarden van het Reestdal en de directe omgeving bleken te groot te zijn.

Om het Reestdal te ontzien maar toch een zo snel mogelijk tracé (kort en weinig beperkingen door krappe bochten) te vinden, is vervolgens gekeken naar een variant die zowel dicht bij de A28 als bij de Hooogeveensche Vaart loopt en vervolgens de provinciale weg N375 volgt. Hierdoor is de invloed op de omgeving gering.

Naar aanleiding van het debat in de Tweede Kamer van 1 juni 2006, wordt in kaart gebracht wat de verschillen zijn tussen het voorstel van de NS (NoordLink) en de Hanzelijn+ 160 km/uur. Deze NoordLink-variant loopt wel langs het Reestdal.

Als de Hanzelijn-plus-plus niet wordt gekozen, staat dan renovatie van de zuidelijke ringweg nog steeds op de agenda?

(10)

Ja, in de Netwerkanalyse Groningen-Assen en de studie Verkenningen Alternatieven Zuidelijke Ringweg is dit onderwerp van studie door Noord-Nederland. In het aanvullend onderzoek op de Structuurvisie, dat is vormgegeven naar aanleiding van het Tweede Kamerdebat van 1 juni jongstleden, wordt dit eveneens bestudeerd als mogelijk project om de regionale bereikbaarheid te verbeteren.

Voorgesteld wordt om een railverbinding parallel aan de A6/A9 met daarbij een zijtak richting Loenersloot in het vervolgetraject mee te nemen.

(94)

Dit voorstel sluit aan op één van de alternatieven uit de Planstudie Weg Schiphol-Amsterdam-Almere die onderdeel uitmaakt van het Programma Noordvleugel. Indien uit de Planstudie SAA een A6/A9-verbinding op maaiveld gekozen wordt, zou hierop een parallelle railverbinding op maaiveld kunnen aansluiten en nader uitgezocht kunnen worden. Dit is niet het geval indien gekozen wordt voor het alternatief A6/A9 in een tunnelvorm, omdat het bundelen van weg en rail in een tunnel op dit moment veel te duur wordt geacht. Overigens is er nog geen besluit genomen over deze Planstudie en daarmee is het op dit moment niet zeker of er een A6/A9-verbinding (op maaiveld of in tunnelvorm) komt. In planstudie SAAL (de Planstudie Openbaar Vervoer Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad) waartoe het kabinet op 25 augustus jongstleden heeft besloten, mede naar aanleiding van de openbaar vervoer probleemstelling voor de Noordvleugel die uit de Structuurvisie Zuiderzeelijn is gebleken, wordt deze railvariant wel onderzocht.

Inspreker stelt voor de 'salamimethode' te hanteren door dezelfde grond tweemaal te gebruiken; de hogesnelheidstrein kan dan boven en het lokale spoor eronder of ernaast.

(31)

Twee systemen boven elkaar aanleggen is zeer kostbaar en zal vanuit de omgeving als ernstige barrière worden gezien (je kunt er niet meer overheen kijken). Om deze redenen is dit idee niet verder uitgewerkt in de Structuurvisie.

Volgens de inspreker is de haalbaarheid van de Superbus niet door onafhankelijke experts getoetst en zijn in de Structuurvisie niet alle beschikbare onderzoeken/rapporten meegenomen. De Superbus zou bestaande onrendabele spoorlijnen kunnen vervangen.

(50)

Alle informatie die beschikbaar was, is meegenomen in de Structuurvisie. De Superbus is op dit moment nog een innovatieve ontwikkeling en daarmee (nog) niet een vervangend systeem voor onrendabele spoorlijnen. Om de mogelijkheden van de Superbus verder te onderzoeken, heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat een subsidie beschikbaar gesteld voor Research & Development voor de Superbus.

Door inspreker wordt gesteld dat Zwolle de 'linking pin' is tussen Noord-Nederland en de Randstad. Vooral voor het wegverkeer vormt dit een knooppunt. Uitbreidingen van wegen zijn dan ook noodzakelijk.

(7)

Elk jaar wordt er door het ministerie van Verkeer en Waterstaat in samenwerking met de regio's gekeken naar het oplossen van de belangrijkste bereikbaarheidsknelpunten. Zo is tijdens bestuurlijk overleg met het landsdeel Oost-Nederland besproken hoe de meest urgente problematiek in deze regio kan worden aangepakt. Afspraken daarover, bijvoorbeeld op het gebied van wegwitbreiding, worden vastgelegd in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT). Hiervoor worden ook regionale netwerkanalyses uitgevoerd. Daarin wordt gekeken hoeveel reizigers te verwachten zijn, hoe zij reizen, etc.

Insprekers menen dat marktpartijen bereid zijn bij te dragen aan de ontwikkeling en exploitatie van de verbinding en schatten de kosten op het traject Schiphol-Lelystad lager in.

(2, 3, 7, 9, 78, 91)

Voor de Noordvleugel is behoud en versterking van de internationale concurrentiepositie van belang. Daarbij is bereikbaarheid een aandachtspunt. Naast problemen op de weg (congestie) is uit de probleemanalyse naar voren gekomen dat ook het openbaar vervoer in de Noordvleugel moet worden verbeterd ten behoeve van een verdere ontwikkeling van de Noordvleugel. Daarom is een vervolgstudie naar kosteneffectieve mogelijkheden voor verbetering van het openbaar vervoer op de as Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad gestart onder regie van het programma Noordvleugel.

Uit deze studie moet blijken welke kosteneffectieve oplossingen er mogelijk en noodzakelijk zijn, en tegen welke investeringskosten. Deze kosten zullen uit de gereserveerde middelen voor de Zuiderzeelijn komen. Dit voorstel wordt onderzocht in de aanvulling op de Structuurvisie zoals gevraagd in de aangenomen Motie van Hijum.

2. Strategische Milieubeoordeling

In dit hoofdstuk zijn de reacties gebundeld over natuur en milieu en de Strategische Milieubeoordeling. Specifieke vragen zijn bijvoorbeeld gesteld over een eventuele openbaar vervoerverbinding via het IJmeer, over de emissies van railverkeer ten opzichte van vliegverkeer, over geluidshinder bij de Oostvaardersplassen en over de nadelige effecten die een RER-verbinding via de Hollandse brug met zich mee zal brengen.

Insprekers vinden dat in het voorgenomen besluit de Strategische Milieubeoordeling (SMB) niet is meegenomen. De suggestie wordt gedaan dat het handig was geweest indien een schatting van de milieubelasting van de varianten opgenomen was geweest en dat bij een (nog te onderzoeken) voorkeursvariant ook moet worden aangegeven wat de effecten van die verbinding op de natuurgebieden zouden zijn.

(10, 22, 81, 85)

In de Strategische Milieubeoordeling zijn de effecten van alle varianten die in het onderzoek worden meegenomen, in kaart gebracht. Op basis van deze SMB is het voorgenomen besluit genomen. De SMB en de daarbij behorende stukken zijn conform de bedoeling van de SMB-richtlijn vervaardigd. Alle effecten van de verschillende alternatieven zijn overzichtelijk gerangschikt en beoordeeld in het Beoordelingskader, waarin alle effecten gewogen worden. In het hoofdstuk Neveneffecten wordt uitgebreid aandacht besteed aan de resultaten van het SMB-onderzoek. Op basis van het overzicht van alle effecten (dus kosten en baten, maar ook effecten op de ruimtelijke ontwikkeling of effecten op natuur en milieu) heeft het kabinet een afweging gemaakt en een beleidsvoornemen uitgesproken. Daarbij dient te worden opgemerkt dat een SMB op strategisch niveau plaatsvindt. Indien een vervolgpcedure wordt gestart voor aanleg van infrastructuur, worden de natuur- en milieueffecten diepgaander onderzocht in een tracé/m.e.r.-procedure.

Volgens insprekers concurreert een goede en snelle treinverbinding met het vliegtuig en is deze veel beter voor het milieu. Is dat wel meegenomen? Een Magneetzwefbaan of een hogesnelheidslijn is beter voor het milieu en is een goede concurrent van veel inter-Europees vliegverkeer als men kijkt naar CO₂-uitstoot en milieueffecten.

(46, 57, 104, 106)

De emissies van railverkeer zijn aanzienlijk lager dan die van het vliegverkeer. De emissies van NO_x per reizigerskilometer voor een reis van ongeveer 250 km per vliegtuig zijn circa twee keer zo hoog als die voor hetzelfde traject per hogesnelheidstrein. Voor het effect op het klimaat, uitgedrukt in equivalenten van CO₂-emissie, is de hogesnelheidstrein een factor 7 schoner dan het vliegtuig. Een snelle treinverbinding zal naar verwachting tot enige verschuiving tussen het gebruik van vliegtuig en trein leiden.

Zo zal het vliegverkeer tussen Noord-Nederland en Schiphol en tussen Noord-Nederland en overige bestemmingen enigszins afnemen ten gunste van de trein. Ten opzichte van de totale vervoersstroom op de Zuiderzeelijn is het milieueffect hiervan echter verwaarloosbaar. De effecten van deze verschuiving zijn in de Strategische Milieubeoordeling dan ook niet apart berekend.

Insprekers zijn van mening dat deconcentratie van werkgelegenheid duurzamer is dan het verbinden van regio's met de Randstad waardoor concentratie van werkgelegenheid in de Randstad gehandhaafd blijft. Het is niet waar dat mensen niet willen verhuizen.

(21, 24, 32)

De vraagstelling suggereert dat er een keuze is tussen deconcentratie (spreiding) van werkgelegenheid en de aanleg van een snelle verbinding. Het doel van het project is juist om door de aanleg van een snelle verbinding het vestigingsklimaat in de gemeenten langs de nieuwe lijn zodanig te verbeteren dat nieuwe werkgelegenheid wordt aangetrokken. Op voorhand is niet vast te stellen of de spreiding van werkgelegenheid meer of minder milieudruk geeft dan voortzetting van de huidige situatie. Dit hangt af van de omvang van het woon-werkverkeer (lengte van de verplaatsing, vervoerswijze), de ruimte die wonen en werken innemen (inclusief de daaruit voortvloeiende druk op natuur en landschap) en de wijze waarop ze zich in de verschillende scenario's tot elkaar verhouden. In de Structuurvisie, de Strategische Milieubeoordeling (SMB) en in de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) is wel rekening gehouden met de toename van de werkgelegenheid in de noordelijke provincies, maar is geen nauwkeurig analyse gemaakt van de precieze plaats van nieuwe woningbouwlocaties en bedrijventerreinen. Hiervoor ontbreken in deze fase van planvorming de gegevens. Overigens is het ook voor de besluitvorming op hoofdlijnen niet noodzakelijk om over deze gedetailleerde informatie te beschikken. Het is moeilijk om met algemene aannames over de verhuisbereidheid analyses uit te voeren over de toekomstige woningvraag in de plaatsen langs de Zuiderzeelijn. Daarom is het in deze fase niet mogelijk om gedetailleerde berekeningen te maken over toe- en afname van het aantal inwoners van een bepaalde locatie als gevolg van de aanleg van de Zuiderzeelijn.

Eenzijds is een aantal reacties ontvangen tegen eventuele plannen om een openbaar vervoerverbinding aan te leggen door het IJmeer: Een IJmeerbrug zou zoveel nadelige effecten hebben (geluid en doorsnijding, vermindering ontwikkelingspotentie toekomst, vermindering potentie recreatieve vaart) terwijl het IJmeer een zwaar beschermde status heeft, dat een openbaar vervoerverbinding alleen in tunnelvorm kan worden aangelegd. Verwacht wordt dat het plan voor een IJmeerverbinding bij de rechter zal sneuvelen op grond van het ontbreken van een dwingende noodzaak. Ook wordt gemeld dat de IJmeerverbinding in het openbaarvervoer netwerk van de Noordvleugel niet echt iets toevoegt.

De IJmeerverbinding heeft slechts effect op een klein woongebied, namelijk Amsterdam-Oost en Almere Pampus, voor overige delen is deze verbinding geen oplossing.

Anderzijds wordt door een inspreker gemeld dat er een openbaar vervoerverbinding door het IJmeer moet komen.

(11, 84, 89, 93, 96, 135)

Het IJmeer is aangewezen als een beschermingsgebied waarop de Vogel- en Habitatrictlijn (VHR) van toepassing is. Daarnaast is het IJmeer ook onderdeel van de Ecologische Hoofdstructuur. De VHR-status van het IJmeer impliceert dat bij de planvorming en aanleg van een IJmeerverbinding de regels en procedures worden gevolgd, die gelden voor VHR-gebieden. Dat wil zeggen dat allereerst moet worden vastgesteld of de aanleg en exploitatie van een IJmeerverbinding tot significante effecten op het milieu leidt. Als dat niet kan worden uitgesloten, moet er vervolgens 'een passende beoordeling' worden uitgevoerd. In de Strategische Milieubeoordeling is op hoofdlijnen gekeken naar de te verwachten milieueffecten. Hieruit is geconcludeerd dat de kans op significante effecten groot is. Dit betekent dat voor een eventuele IJmeerverbinding een passende beoordeling moet worden gemaakt in een vervolgpprocedure. Op dit moment (met de huidige gegevens) is niet te zeggen of dit tot een tunnel zal leiden.

Het kabinet heeft naar aanleiding van het beleidsvoornemen bij de Structuurvisie Zuiderzeelijn in april 2006 besloten om ook een vervolgstudie te starten naar kosteneffectieve oplossingen voor de geconstateerde openbaar vervoerknelpunten in de Noordvleugel van de Randstad. Deze planstudie heeft tot doel in beeld te brengen wat de knelpunten zijn op middellange en lange termijn, welke kansrijke en kosteneffectieve oplossingen kunnen worden ontwikkeld, inclusief de fasering en de robuustheid van deze oplossingen. De gedane suggesties worden meegenomen in dit onderzoek.

Waarom wordt aangegeven dat er geluidseffecten zijn voor de Oostvaardersplassen? De bestaande infrastructuur geeft ook al veel geluid, dat wordt toch niet erger?

(10)

De geluidshinder die wordt veroorzaakt in de omgeving is afhankelijk van het type trein, het aantal treinen per uur en de lengte van de treinen. Langs de bestaande tracédelen kan dit veranderen. Zo kan bijvoorbeeld bij aanleg van de Zuiderzeelijn als HST-alternatief het aantal treinen per uur toenemen langs de Oostvaardersplassen en afnemen bijvoorbeeld tussen Assen en Meppel. Het is dus relevant om niet alleen de geluidshinder langs nieuwe tracédelen te rapporteren (gebieden waar nog geen treingeluid is), maar om ook de veranderingen langs de bestaande tracés in kaart te brengen.

Inspreker meent dat het gebruik van de Hollandse brug voor een RER-verbinding tussen Amsterdam en Almere negatieve effecten voor de omwonenden met zich mee zal brengen.

(84)

Indien er een RER-verbinding via de Hollandse brug komt, zal dat milieueffecten voor de omgeving met zich meebrengen. Het belangrijkste effect is een toename van geluidshinder, omdat het aantal treinen dat de Hollandse brug passeert, zal toenemen. Dit effect is in de berekeningen meegenomen. Doordat het effect relatief gering is (er rijden nu ook al veel treinen over de Hollandse brug) is in de rapportage hieraan niet apart aandacht besteed. Indien gekozen wordt voor dit alternatief zal in de tracé/m.e.r.-procedure dit onderwerp nader moeten worden onderzocht, inclusief een onderzoek naar geluidwerende voorzieningen. De keuze hiervoor wordt in een brede afweging genomen, in het kader van het programma Noordvleugel. Zo wordt bereikt dat er samenhang tussen de diverse besluiten kan plaatsvinden.

Inspreker meent dat de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW) niet is meegenomen in de Strategische Milieubeoordeling terwijl die juist een goed beeld geeft van archeologische vindplaatsen. Hierdoor is de inventarisatie onvolledig.

(102)

Bij de inventarisatie is gebruik gemaakt van de Archeologische Monumenten Kaart (AMK), omdat de data van de IKAW toen (nog) niet voorhanden waren. Gezien de verschillen tussen de IKAW en de AMK en het abstractieniveau waarop de Strategische Milieubeoordeling is uitgevoerd, zullen naar verwachting de alternatieven niet anders worden beoordeeld bij het gebruik van de IKAW.

3. Ruimtelijk-economische structuur en effecten

In dit hoofdstuk zijn vragen en opmerkingen samengevoegd over het effect van de Zuiderzeelijn voor Noord-Nederland, voor Nederland als geheel en voor Nederland ten opzichte van de rest van Europa.

Inspreker meent dat er geen ruimtelijk-economische visie is uitgewerkt voor Noord-Nederland.

(12, 43)

De Nota's Ruimte en Mobiliteit hebben het uitgangspunt gevormd van de Structuurvisie Zuiderzeelijn. De Nota Ruimte, interdepartementaal opgesteld onder leiding van het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM), bevat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland. De Nota Mobiliteit, opgesteld door het ministerie van Verkeer en Waterstaat, geeft de hoofdlijnen van het nationale verkeers- en vervoersbeleid voor de komende decennia weer. Deze Nota's vormen de rijksvisie.

Daarnaast is gebruik gemaakt van de gebiedsvisies die door Noord-Nederland en de Noordvleugel zijn opgesteld. Beide gebiedsvisies en een uitsnede uit de rijksvisie voor deze regio's komen terug in de ruimtelijke ontwikkelingsstrategieën zoals beschreven in (hoofdstuk 3 van) de Structuurvisie Zuiderzeelijn.

Inspreker vindt het vreemd dat het transitiealternatief het beste is terwijl dit niet geheel is uitgewerkt.

(10)

In de Structuurvisie is het transitiealternatief voldoende uitgewerkt om de effecten hiervan te onderzoeken (door externe deskundigen). Op basis van de uitwerking op een globaal niveau lijken de genoemde maatregelen betere effecten te sorteren dan een snelle openbaar vervoerverbinding. Wel erkent het kabinet dat verdere uitwerking nodig is voordat dit voornemen in een definitief besluit wordt omgezet. In het Aanvullend onderzoek wordt hierop dan ook aan de hand van voorbeeldprojecten nader gestudeerd, zodat meer gedetailleerde informatie voorhanden is.

Insprekers menen dat de Zuiderzeelijn een positief effect zal hebben op Noord-Nederland; een voorwaardenscheppende basisinvestering voor ruimtelijke en economische ontwikkeling. Maatschappelijk gezien zou de aanleg van de snelle openbaar vervoer-as noodzakelijk zijn. De Zuiderzeelijn levert banen op en zorgt voor een gunstiger arbeidsmarkt. Wanneer de Zuiderzeelijn niet wordt aangelegd, komt de vitaliteit van Noord-Nederland in het gedrang door een voortgaande 'braindrain'. Mensen zouden gedwongen worden elders te gaan werken. Ook is opgemerkt dat door het besluit de Zuiderzeelijn niet aan te leggen de sociaal-economische positie van Noord-Nederland zwakker zal blijven dan elders in Nederland. Deze onbalans dient te worden opgeheven.

(3, 9, 12, 14, 16, 19, 27, 32, 41, 43, 50, 63, 78, 90, 91, 107, 112, 125, 127, 130, 132)

In de Structuurvisie is onderzocht op welke wijze de ruimtelijk-economische structuur van Noord-Nederland kan worden verbeterd. Voor de verschillende varianten van een Zuiderzeelijn (Magneetweefbaan, hogesnelheidstrein) is gebleken dat de indirecte effecten (werkgelegenheidseffecten) zich naar verwachting wel voordoen, maar in beperkte mate. Het effect kan ook zijn dat door een snelle verbinding de werkgelegenheid afneemt omdat mensen uit Flevoland en Noord-Nederland verder gelegen banen kunnen accepteren. Dit geldt ook voor werkgevers. Ook voor hen ontstaat een groter wervingsgebied.

Een snelle verbinding leidt mogelijk tot bundeling en concentratie van met name bedrijvigheid als gevolg van regionale herverdeling, maar de verwachting is dat dit effect (gebaseerd op basis van vergelijking met steden in het buitenland) beperkt is.

Een groot aantal insprekers maakt melding van de positieve effecten die de Zuiderzeelijn voor Nederland als geheel zal hebben. Zo wordt gesteld dat Noord-Nederland een waardevolle toevoeging aan de Randstad en de rest van Nederland kan bieden op het gebied van wonen, werken en recreatie en dat een betere spreiding van woon- en werkgelegenheid beter is voor heel Nederland. Het zou dan ook van een langetermijnvisie getuigen als er binnen het uur van uiterst Noord naar midden Randstad kan worden gereisd. Aanleg van de Zuiderzeelijn zal het woon-werkverkeer (in beide richtingen) tussen Amsterdam en Groningen mogelijk maken.

Eén inspreker ziet ook nadelen verbonden aan een kortere reistijd en merkt op: “De keerzijde van de medaille is dat mensen uit de Randstad dan in Noord-Nederland komen wonen”.

(3, 5, 7, 8, 9, 12, 13, 14, 15, 16, 23, 27, 32, 41, 43, 44, 49, 50, 58, 62, 63, 70, 78, 85, 91, 92, 96, 104, 107, 110, 112, 120, 127, 130)

Bij een duurzame ontwikkeling van Noord-Nederland gaat het onder andere om het versterken van de ruimtelijke en economische kwaliteiten van dit gebied. Het rijksbeleid is er op gericht om de eigen noordelijke potenties te benutten en daardoor een groei in Noord-Nederland te bewerkstelligen. Uit de probleemanalyse van de Structuurvisie Zuiderzeelijn is naar voren gekomen dat voor Noord-Nederland de aandacht gericht moet zijn op het versterken van de economische en ruimtelijke structuur en op stimulering van de meest kansrijke economische clusters (Transitie van de op kostenvoordelen gebaseerde activiteiten in de richting van meer kennisgerelateerde activiteiten).

Uit onderzoek in het kader van de Structuurvisie Zuiderzeelijn (KBA, deelrapport Ruimtelijke Context) is gebleken dat de mogelijkheden die de Zuiderzeelijn biedt om te werken in de Randstad en te wonen in Noord-Nederland, of andersom, door relatief weinig mensen gebruikt zullen worden. Er is onderzocht of een snelle verbinding een verplaatsing van woningen en arbeidsplaatsen naar Noord-Nederland, de zogenaamde uitschuifbeweging, teweegbrengt. Dit blijkt in beperkte mate zo te zijn.

Veel reacties zijn ontvangen over het positieve internationale aspect van de Zuiderzeelijn. Zo wordt opgemerkt dat Nederland internationaal centraler komt te liggen door de aanleg van de Zuiderzeelijn. Aangedrongen wordt op een verbinding die een leemte kan opvullen op de infrastructurele kaart van Europa: Nederland en de rest van Noordwest-Europa hebben belang bij een goede internationale verbinding naar Hamburg en nog verder (Scandinavië, Polen en Rusland worden genoemd). Ook in de Nota Pieken in de Delta is gezegd dat de noordelijke ontwikkelingsas van Europa belangrijk is. Waarom worden deze internationale mogelijkheden van de Zuiderzeelijn niet als een kans gezien?

(3, 9, 10, 12, 13, 15, 16, 23, 28, 30, 31, 40, 43, 44, 46, 48, 49, 65, 78, 85, 91, 97, 104, 107, 108, 109, 113, 114, 121, 124, 131)

De Europese ontwikkelingen op de middellange en lange termijn zijn in het onderzoek betrokken. Aan de orde waren vragen als: hoe gaan mensen zich bewegen, waar gaan bedrijven zich vestigen, hoe lopen nu en straks de belangrijkste transportassen, zijn er voldoende (toekomstige) reizigers om een internationale treinverbinding op deze as rendabel te exploiteren, etc.

Ook is onderzocht hoe andere Europese landen deze ontwikkelingen zien. Het bleek dat de sterkste ontwikkelingen niet (fysiek) langs Noord-Nederland lopen, maar via een meer oostelijke en zuidelijke richting gaan en blijven gaan. Hoewel Noordwest-Europa zich sterk ontwikkelt, is de huidige as voldoende in staat deze tendens te accommoderen.

De Duitse overheden hebben in het verleden ook interesse getoond in een snelle verbinding in de vorm van een Magneetzwefbaan. Dit gold met name voor de decentrale overheid en in mindere mate voor de nationale overheid. Die heeft in het regeerakkoord niet aangegeven in dit gebied iets te willen initiëren.

De Europese Unie ziet de as via Noord-Nederland en Noord-Duitsland en bijbehorende grensoverschrijdende snelle treinverbindingen op dit moment ook niet als één van de prioritaire ontwikkelingsassen.

Volgens enkele insprekers is de Zuiderzeelijn nodig voor de integrale gebiedsontwikkeling langs de A6/A7-as. Feitelijk zouden hier spoor en weg gecombineerd moeten worden.

(3, 78, 79, 91)

Het gehouden onderzoek (KBA) wijst uit dat de economische effecten van een snelle verbinding gering zijn. Een Zuiderzeelijn draagt met andere woorden niet wezenlijk bij aan de groei van economische activiteiten en aan de groei van het aantal huishoudens. Dit betekent dat er weinig nieuwe ruimtelijk-economische ontwikkelingen te verwachten zijn als gevolg van extra groei door komst van een snelle verbinding.

De komst van een snelle openbaar vervoerverbinding kan mogelijk op (boven)lokaal niveau wel aanleiding zijn voor een regionale herverdeling van met name werkfuncties. Dit heeft te maken met het imago-effect van HST-stations en met de aanzuigende werking van publieke investeringsstromen op private initiatieven. In dat geval kan gebiedsontwikkeling op en nabij HST-stations meerwaarde bieden.

Bij de eventuele komst van een snelle openbaar vervoerverbinding via het tracé van de A6/A7 moet overigens ook rekening worden gehouden met kansen op integrale gebiedsontwikkeling vanuit een meer landelijke invalshoek. De realisatie van een spoorlijn versnelt mogelijk de realisatie van lokaal wenselijke groenprojecten (werk met werk maken).

Overigens is bundeling van spoor en weg vanuit ruimtelijke en milieukundige invalshoek meestal te prefereren (zie ook Strategische Milieubeoordeling en Ruimtelijke Effectbeschrijving).

Insprekers menen dat de Zuiderzeelijn noodzakelijk is voor de sturing en ontwikkeling van knooppunten van openbaar vervoer met vastgoed.

(3, 78, 91, 130)

In de Structuurvisie zijn onder meer de te verwachten effecten van een snelle openbaar vervoerverbinding op de stedelijke ontwikkeling, knooppuntontwikkeling en ruimtelijk structurerende werking onderzocht. De Zuiderzeelijn blijkt weliswaar een positief effect te hebben op de sturing en ontwikkeling van knooppunten van openbaar vervoer met vastgoed, maar dit effect is van beperkte omvang. De Zuiderzeelijn kan daaraan dus positief bijdragen maar van noodzaak is geen sprake.

Een inspreker meent dat de Noordvleugel van de Randstad investeringen in openbaar vervoer nodig heeft om zich verder te kunnen ontwikkelen. Ook wordt gemeld dat decentralisatie van werkgelegenheid gunstig zal zijn voor het verkeer en tot positieve effecten leidt op sociaal terrein. Een andere spreker is daarentegen van mening dat een verbeterde bereikbaarheid van Almere geen effect zal hebben op de toename van de werkgelegenheid of de aantrekkelijkheid van het woonmilieu.

(68, 88, 89, 93)

Voor de Noordvleugel is behoud en versterking van de internationale concurrentiepositie van belang. Daarbij is bereikbaarheid een aandachtspunt. Naast problemen op de weg (congestie) is uit de probleemanalyse naar voren gekomen dat inderdaad ook het openbaar vervoer in de Noordvleugel moet worden verbeterd ten behoeve van een verdere ontwikkeling van de Noordvleugel. Daarom is een vervolgstudie naar kosteneffectieve mogelijkheden voor verbetering van het openbaar vervoer op de as Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (SAAL) gestart onder regie van het programma Noordvleugel.

Insprekers wijzen op het gevaar van de dubbelstad Amsterdam – Almere, een combinatie van ongelijkwaardige partners. Vooral qua werkgelegenheid zou Almere het moeten ontgelden met alle negatieve effecten op wegverkeer van dien.

(11, 89, 93)

Het grootste aandeel van wonen en werken zal naar verwachting ook in de toekomst in Amsterdam liggen. Regionale samenwerking biedt beide steden betere kansen voor ontwikkeling. Met het Dubbelstad-concept drukt de regio uit dat zij deze samenwerking wil versterken.

Het stimuleren van werkgelegenheidsontwikkeling in Almere maakt deel uit van het Dubbelstad-concept. Het concept kan alleen functioneren als ook de verbindingen toereikend zijn. Dit wordt door rijk en regio, zowel voor wegen als voor het openbaar vervoer, onderzocht en maakt onderdeel uit van het Programma Noordvleugel. Op basis van deze studies volgen vóór 2010 nadere besluiten over de toekomstige ruimtelijke structuur van Almere en de verbindende infrastructuur, waaronder een eventuele IJmeerverbinding.

Insprekers benadrukken dat de ruimtelijke effecten op Noordwest-Overijssel ook moeten worden meegenomen in de studie, omdat dit gebied ingesloten ligt door Noord-Nederland en ook een onderwerp was in het Noordelijk Integraal Strategisch Plan (ISP).

(7, 67)

De uitgangspunten voor een snelle openbaar vervoerverbinding betreffen met name Noord-Nederland en de Noordvleugel. Daarvoor is dan ook een probleemanalyse in de Structuurvisie uitgevoerd. Daar waar relevant, is ook Noordwest-Overijssel in beschouwing genomen, zoals in de Ruimtelijke analyse (deel 1, Ruimtelijke Context) gebeurd is. Dit rapport heeft als bouwsteen gediend voor de probleemanalyse.

4. Kosten-batenanalyse

De uitkomsten van de kosten-batenanalyse hebben veel reacties opgeroepen. "Het kabinet heeft een kruideniersmentaliteit en meet met twee maten", zijn daar enkele van.

Specifieke vragen zijn gesteld over het verschil in uitkomsten van de huidige KBA ten opzichte van die uit 2001 en over de wijze waarop projecteffecten en werkgelegenheidseffecten zijn beoordeeld.

Diverse insprekers hebben opgemerkt dat de wijze van invoer heel erg de uitkomst bepaalt. Aangegeven wordt dat de wijze waarop de werkgelegenheidseffecten in de kosten-batenanalyse zijn berekend niet klopt. Zo is aangegeven dat een snelle verbinding niet alleen arbeidsplaatsen creëert maar er ook voor zorgt dat de arbeidsmarkt beter wordt gefaciliteerd, dat er wordt gerekend met te pessimistische economische groeiscenario's, dat er teveel is uitgegaan van de werkgelegenheidsproblemen van nu, en dat er geen rekening is gehouden met de werkgelegenheidseffecten op de korte termijn. Als eerst bereikbaarheid per openbaar vervoer verbeterd zou worden, dan komen er vanzelf mensen wonen en werken en zullen bedrijven zich vestigen. Aanleg van infrastructuur geeft een economische 'boost' aan een gebied. Als Noord-Nederland geen goede verbinding krijgt, dan zal dit een achtergebleven gebied worden. Door goed openbaar vervoer kan dit worden rechtgetrokken. Ook vraagt men zich af waarom er in de uitkomsten van de huidige berekeningen (KBA) zulke grote verschillen zitten ten opzichte van die uit 2001.

(3, 12, 14, 24, 31, 43, 67, 78, 87, 91, 103, 104, 106, 107, 123, 125, 133)

Inderdaad laten de berekeningen verschillen zien, hoewel ook in vorige fases alle alternatieven een negatief kosten-batensaldo hadden.

De belangrijkste verschillen komen voort uit de veranderde scope van de onderzochte alternatieven. Daardoor kunnen enerzijds de treinen met een hogere snelheid rijden en zullen er anderzijds meer aanpassingen nodig zijn aan het bestaande spoor. Voor de Magneetweefbaan geldt dat een hogere opslag voor bijkomende kosten is gehanteerd conform de huidige standaardssystematiek voor kostenramingen. Deze systematiek is door onafhankelijke deskundigen getoetst.

Ook de kosten zijn hoger dan die uit het verleden. Dit komt door de veranderde scope en doordat voor alle alternatieven als gevolg van inflatie een hoger prijspeil geldt dan in 2001.

Voor wat betreft de baten geldt dat de huidige vervoerwaardestudie meer diepgaand is uitgevoerd dan de vorige, met als belangrijkste inzicht dat het aantal zakelijke reizigers minder is dan in het verleden is berekend. Vanwege de hoge reistijdwaardering voor dit type reizigers leidt dit tot een negatief effect op de reistijdbaten.

Daarnaast zijn er verschillen in berekeningswijze ten opzichte van 2001. De effecten op werkgelegenheid en wonen worden in een kosten-batenstudie afgeleid van de aantallen voorspelde reizigers en worden berekend met behulp van een model. Het gebruikte model is een ander dan de vorige keer, maar doet daarvoor niet onder en is conform de huidige inzichten en afspraken.

Voordat nader wordt ingegaan op de werkgelegenheidseffecten, moet worden opgemerkt dat de effecten die in de Structuurvisie in beeld worden gebracht voortkomen uit diverse studies. In een kosten-batenanalyse worden die effecten samengebracht en gewaardeerd. Dit gebeurt door de situatie waarin het project wordt gerealiseerd te vergelijken met de situatie zonder het project, tegen de achtergrond van de toekomstige economische ontwikkeling op de lange termijn. Het is gebruikelijk dat hiervoor de lange termijnsenario's van het Centraal Planbureau worden gehanteerd.

De werkgelegenheidseffecten van het project, de indirecte effecten, staan veelvuldig in de belangstelling, met name als het gaat om de hoogte daarvan. Het effect dat in de kosten-batenanalyse is gewaardeerd zijn de extra banen die ontstaan als gevolg van de Zuiderzeelijn. Dit effect doet zich naar verwachting wel voor, maar in beperkte mate.

Het effect dat de Zuiderzeelijn ook teweegbrengt, is dat de werkloosheid voor mensen die wonen in Flevoland (of in Noord-Nederland) afneemt. Werknemers kunnen met minder reistijd verder weg gelegen banen accepteren en werkgevers hebben een groter wervingsgebied. Hierdoor ontstaat een betere aansluiting tussen vraag en aanbod op de arbeidsmarkt. Dit is in de kosten-batenanalyse positief gewaardeerd.

Ieder investeringsproject zal op de korte termijn een effect op de werkgelegenheid hebben. Zo'n effect wordt niet meegenomen in een kosten-batenanalyse omdat elke alternatieve aanwending van het geld ook voor zo'n effect zal zorgen.

Daarnaast wordt een beperkt aantal verschillen veroorzaakt door de recente aanpassingen op de zogenaamde OEI-leidraad (een leidraad die in Nederland wordt gehanteerd bij het opstellen van kosten-batenanalyses). Zo is de periode waarnaar gekeken wordt langer (tot 2090 in plaats van 2040), waardoor de baten langer meetellen.

Hiertegenover staat dat nu ook rekening is gehouden met herinvesterings. Tot slot is in de huidige fase gedetailleerder gekeken naar het (negatieve) effect van de alternatieven op de exploitatie van de rest van het spoornet.

Insprekers geven aan dat het kabinet het beleidsvoornemen alleen baseert op de negatieve uitkomsten van de maatschappelijke kosten-batenanalyse. Daarmee geeft het kabinet blijk van een kruideniersmentaliteit en een focus op modellen en cijfers. Zo wordt er nooit meer wat aangelegd in Nederland. Het maatschappelijk nut is groter dan de kosten.

(3, 9, 12, 30, 39, 43, 44, 53, 78, 79, 91, 104, 106, 107, 113, 114, 116, 120, 123, 124, 126, 130, 132)

In een kosten-batenanalyse wordt een afweging gemaakt van alle effecten, in termen van kosten en baten, van een project voor de samenleving. Een kosten-batenanalyse is één van de analyses die een belangrijke bouwsteen vormt voor de politieke besluitvorming, maar komt hiervoor niet in de plaats. Er spelen meerdere argumenten een rol.

Zo zijn ook vervoers- en risicoanalyses gemaakt, is een business case opgesteld en zijn de milieu- en ruimtelijke effecten in kaart gebracht. Nadat alle verschillende oplossingsrichtingen in beeld zijn gebracht, zijn ze vergeleken in een Beoordelingskader. Hierin zijn alle alternatieven getoetst aan de vragen: Waar doen we het voor? (inclusief de analyse van de consumentenbehoeften op het gebied van wonen, werken, recreëren en reizen), Wat heeft Nederland er aan? Wat gaat dat kosten? En wie zal dat betalen?

Diverse insprekers hebben aangegeven dat de overheid in hun ogen met twee maten meet, projecten voor Noord-Nederland en de Randstad worden niet op een gelijke manier afgewogen. De maatschappelijke KBA is een randstedelijke KBA.

(12, 43, 70, 90, 104, 107, 121)

De afgelopen jaren worden kosten-batenanalyses uitgevoerd voor alle infrastructuurprojecten in Nederland, dus ook voor projecten in de Randstad. De afweging hierbij vindt op dezelfde manier plaats. Voorbeelden hiervan zijn: het project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR), de invoering van de OV-chipkaart, de verdieping van de Westerschelde, het Herstelplan Spoor, de Zuid-As, de Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere, etc.

Zoals al in het antwoord op de voorgaande vraag is aangegeven, vindt bovendien besluitvorming niet alleen op basis van de uitkomsten van een KBA plaats.

De modellen die zijn gebruikt voor de kosten-batenanalyse en het berekenen van de projecteffecten zijn ongeschikt.

(3, 78, 91)

Aan de kosten-batenanalyse van de Zuiderzeelijn liggen twee belangrijke modellen ten grondslag. Ten eerste het model voor de vervoerseffecten en ten tweede het model voor de indirecte effecten. De vervoerstudie die input heeft gevormd voor de kosten-batenanalyse heeft gebruik gemaakt van het LMS-model (Landelijk Model Systeem). Dit model dat wordt beheerd door de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van het ministerie van Verkeer en Waterstaat is geschikt om de vervoerseffecten van grootschalige infrastructuurprojecten op landelijk en regionaal niveau in kaart te brengen.

Vanzelfsprekend zijn er voor elk model verbeterpunten denkbaar. Daarom zijn voor het onderzoek voor de Zuiderzeelijn enkele verbeterpunten doorgevoerd. Zo is aandacht besteed aan de regionale verdelingseffecten door hiervoor een afzonderlijke module in het model in te bouwen.

De indirecte effecten – waaronder de effecten op de werkgelegenheid – zijn berekend met het REMI-model (Regional Economic Models Inc.). Uit diverse evaluaties van modellen voor het doorberekenen van indirecte effecten van infrastructuur is gebleken dat het REMI-model geschikt is voor toepassing in een kosten-batenanalyse.

Er zijn meerdere inspraakreacties ontvangen over de wijze waarop de projecteffecten verdeeld zijn; waar komen de kosten en baten, lasten en lusten van het project terecht? Er zijn vragen gesteld over de verdeling van (werkgelegenheids)effecten regionaal (Noord-Nederland) versus nationaal en er zijn vragen gesteld over de effecten voor de Randstad, Drenthe en Almere. Ook is opgemerkt dat de besluitvorming over de Zuiderzeelijn wordt gebaseerd op een nationale kosten-batenanalyse; hierin worden de kosten en baten van het project op nationaal niveau bekeken, terwijl het om de regio gaat. Daarmee kan iedere investering in een willekeurige regio van tafel, want het is moeilijk vol te houden dat die altijd positieve welvaartseffecten voor Nederland als geheel zullen hebben. Dit sluit niet uit dat een investering voor een regio wel van betekenis kan zijn.

(10, 32, 39, 89, 93, 106, 107, 130)

Een nationale kosten-batenanalyse is uitgevoerd omdat het kabinet het uitvoeren van een kosten-batenanalyse op nationaal niveau, conform de OEI-leidraad, verplicht heeft gesteld voor grote infrastructuurprojecten. Het feit dat bij zulke projecten, en dus ook bij de Zuiderzeelijn, naar de effecten op nationaal niveau wordt gekeken (in hoeverre de maatschappelijke kosten of nadelen opwegen tegen de maatschappelijke baten of voordelen) heeft in belangrijke mate te maken met het feit dat met deze projecten belastinggeld is gemoeid. Daarom moet vooraf bekend zijn wat het ons als land gaat opleveren en wat de baten zijn voor een specifieke regio.

In de kosten-batenanalyse is een integrale afweging gemaakt van alle effecten van het project Zuiderzeelijn, in termen van kosten én baten, of voor- en nadelen voor alle groepen in de samenleving. De baten, waaronder effecten op de werkgelegenheid en bruto binnenlands product (BBP), blijken niet op te wegen tegen de kosten. Het is juist dat een project of een investering voor een bepaalde regio van betekenis kan zijn, terwijl de effecten op landelijk niveau niet positief zijn. Aangezien de doelstelling van de Zuiderzeelijn onder meer is de regionale economie in het Noorden te stimuleren, is ervoor gekozen bij de kosten-batenanalyse nadrukkelijk ook de regionale effecten in kaart te brengen. Deze blijken gering aanwezig te zijn en niet op te wegen tegen de kosten van het project.

Uit de kosten-batenanalyse blijkt verder dat ook de Randstad in beperkte mate voordelen ondervindt van de Zuiderzeelijn. In de eerste plaats bestaan deze uit directe baten in de vorm van reistijdwinsten, hiervan profiteert met name de regio Groot-Amsterdam. In de tweede plaats uit indirecte baten in de vorm van werkgelegenheidseffecten, omdat er een pendelstroom op gang komt en mensen in andere regio's (waaronder Noord-Holland en Zuid-Holland) gaan werken.

Indien specifiek naar de effecten voor Drenthe wordt gekeken, verdeeld in het effect op de reistijden, de werkgelegenheid en het bruto binnenlands product, dan kan worden geconstateerd dat het effect van een Zuiderzeelijn voor Drenthe eveneens licht positief is. Er worden met een Zuiderzeelijn beperkte reistijdwinsten van en naar Drenthe geboekt.

Daarnaast is berekend dat voor de drie noordelijke provincies (Groningen, Friesland en Drenthe) tezamen (relatief geringe) aanvullende werkgelegenheidseffecten en geringe effecten op het bruto binnenlands product zijn te verwachten.

Ook is gekeken naar de effecten voor Almere. Uit de analyses blijkt inderdaad dat ondanks een verbetering van de reistijden van en naar Flevoland als gevolg van de Zuiderzeelijn, de effecten op de werkgelegenheid negatief zijn. Dit is opvallend en wordt deels veroorzaakt door de relatief grote productiviteitswinst in deze regio. Hierdoor kan dezelfde productie met minder arbeidskrachten worden verzorgd. De stijging van de werkgelegenheid in Flevoland, als gevolg van extra productie is minder dan de stijging in arbeidsproductiviteit. Daarnaast treedt er zowel vanuit Noord-Nederland als vanuit Flevoland een extra pendelstroom op naar andere regio's. Het extra arbeidsaanbod vanuit deze regio's komt daarom voor een deel terecht in banen in andere regio's. De effecten op wonen (gaan mensen verhuizen?) zijn bestudeerd, maar niet voorzien van een positieve waardering, omdat deze gering zijn.

Van insprekers zijn kanttekeningen ontvangen over de wijze waarop is omgegaan met innovatieve aspecten. Zo is men van mening dat geen rekening is gehouden met de spin off die uitgaat van het innovatieve karakter van de Magneetweefbaan. Ook is opgemerkt dat het nieuwe concept van de Superbus door de onbekendheid in de kosten-batenanalyse met allerlei opslagen is behandeld, terwijl het innovatieve aspect ervan niet echt is gewaardeerd.

(39, 50)

In de kosten-batenanalyse is gekeken naar de effecten van hoogwaardige snelle openbaar vervoerverbindingen (HSL, Magneetweefbaan, Superbus) op het imago van Noord-Nederland. Geconstateerd is dat dergelijke alternatieven in dit opzicht een positief effect kunnen hebben. De forse reductie in reistijden kan gunstig uitwerken op het imago van Noord-Nederland bij ondernemers buiten deze regio. Echter, uit onderzoek is gebleken dat deze ondernemers ook geen belangrijke openbaar vervoerknelpunten van Noord-Nederland zien.

In de kosten-batenanalyse is tevens geconstateerd dat de aanleg van een innovatief Superbussysteem niet alleen imagoversterkend zou kunnen werken, maar, in theorie, ook zou kunnen leiden tot hogere export van goederen of kennis, indien deze bus in Nederland wordt geproduceerd. Er zou dan sprake zijn van een landgrensoverschrijdend effect. Hierbij is echter wel van belang dat (onderdelen van) deze bus in Nederland zou(den) worden geproduceerd.

Uit bovenstaande blijkt dat een Zuiderzeelijn in de vorm van een Magneetweefbaan of Superbus een positief effect op het vestigingsklimaat in Noord-Nederland zou kunnen hebben. Voor Nederland als geheel wordt dit effect gedempt door verschuivingen tussen regio's.

Per saldo zou er ook nationaal gezien een licht positief effect kunnen zijn. Dit geldt ook voor eventuele exportmogelijkheden in geval van de Superbus. Dit is meegewogen.

5. Financiën

Veel en soms heftige reacties zijn ontvangen over de vraag waarom Noord-Nederland zelf moet bijdragen aan de aanleg van een openbaar vervoerverbinding. De vraag wordt gesteld op welke wijze de indexerings van het gereserveerde bedrag voor de Zuiderzeelijn plaatsvindt.

Insprekers zijn van mening dat het gereserveerde geld, indien de snelle openbaar vervoerverbinding niet doorgaat, beschikbaar moet blijven voor Noord-Nederland. Sommigen vinden dat het dan geïnvesteerd kan worden in economische projecten, anderen zijn van mening dat het geld alleen aangewend mag worden voor openbaar vervoervoorzieningen in Noord-Nederland. Ook wordt opgemerkt dat het project te traag is verlopen, waardoor al een hoop geld is verspild. (8, 13, 105, 111, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 125, 128, 129, 130)

In 1997 brengt de Commissie Langman een advies uit waarin een snelle verbinding tussen Noord-Nederland en de Randstad als optie voor de langere termijn (2030-2040) wordt genoemd. In dit advies worden maatregelen geschetst om de ruimtelijk-economische structuur van Noord-Nederland te versterken. In het vervolgens tussen rijk en regio gesloten akkoord van 1998 is voor een snelle verbinding naar Noord-Nederland een inspanningsverplichting opgenomen die het mogelijk maakt om voor 2010 te starten met de Zuiderzeelijn. Op dat moment werden hiervoor echter nog geen middelen beschikbaar gesteld. In de Verkenningfase (2001) werd onderzocht of de Zuiderzeelijn daadwerkelijk de doelen voor Noord-Nederland kon verwezenlijken en of de snelle verbinding haalbaar was. In deze fase besloot het kabinet tevens een maximale rijksbijdrage van € 2,73 miljard te reserveren voor de Zuiderzeelijn. In 2004 besloot het nieuwe kabinet door te gaan met het onderzoek naar de Zuiderzeelijn. Daarom werden in 2004 de doelen voor de Zuiderzeelijn opgenomen in de Nota Ruimte (PKB deel 3A, april 2005). Hierin worden de doelen voor de Zuiderzeelijn geformuleerd, zoals een betere bereikbaarheid van Noord-Nederland en de Noordvleugel, een betere positionering van het Noorden en van het nationaal stedelijk netwerk Groningen-Assen op de as Amsterdam-Hamburg (en verder) en versterking van de regionaal-economische structuur van het Noorden met behoud van huidige kernkwaliteiten. Tevens wordt de vraag gesteld of de verdere ruimtelijke ontwikkeling van de as Schiphol-Amsterdam-Almere en de verbinding van Flevoland met het Noorden kan verbeteren en of Almere, door hoogwaardige ontsluiting een meer gelijkwaardige positie ten opzichte van de andere steden binnen de Randstad kan krijgen. De middelen zijn dus bestemd voor zowel Noord-Nederland als de Noordvleugel.

De gereserveerde maximale rijksbijdrage van € 2,73 mrd (prijspeil 2002) blijft gehandhaafd voor realisatie van de hierboven vermelde doelen van de Zuiderzeelijn. Bij definitieve besluitvorming over de Structuurvisie Zuiderzeelijn zal ook de aanwending van de gereserveerde gelden aan de orde komen.

Gemeld wordt dat het gereserveerde bedrag voor de Zuiderzeelijn niet goed is geïndexeerd. Is op de juiste wijze rekening gehouden met de tijd tussen besluit en uitvoering (kostenstijging goederen en diensten)? Is dit niet de oorzaak van budgetoverschrijdingen? (124)

In het kabinetsbesluit van december 2001 (Brief aan de Tweede Kamer met kenmerk: DGP/ZZL/u.01.03095) heeft het kabinet besloten fl. 6 miljard (netto contante waarde 2010, prijspeil 2002) te reserveren voor het project Zuiderzeelijn. Hieraan is toegevoegd dat het een maximum bijdrage betreft met een all-in karakter.

Na invoering van de Euro is dit bedrag omgezet naar € 2,73 miljard (NCW 2010, prijspeil 2002).

Er bestaat geen directe relatie tussen de hoogte van het bedrag en het Langman akkoord (1998). In de periode na het Langman akkoord is er verkennend onderzoek gestart naar verschillende varianten van een Zuiderzeelijn. Op basis hiervan heeft het kabinet in december 2001 besloten een maximale overheidsbijdrage te reserveren van € 2,73 miljard gebaseerd op het prijspeil 2002. Bij de herbevestiging van het besluit door het kabinet in april 2004 is deze maximale rijksbijdrage gelijk gebleven.

Het voor de Zuiderzeelijn gereserveerde bedrag, zoals alle projecten in de begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, wordt jaarlijks verhoogd om te corrigeren voor prijsinflatie. Zo is de € 2,73 miljard in prijspeil 2002 inmiddels € 2,87 miljard in prijspeil 2006, zoals opgenomen in de Rijksbegroting 2007, Infrastructuurfonds.

Door een aantal insprekers wordt opgemerkt dat Noord-Nederland zelf al veel bijdraagt door de aardgasbaten. Waarom worden die niet toegerekend aan het Noorden? (12, 36, 43, 44, 46, 49, 54, 72, 110, 124, 125)

De inkomsten van de overheid komen voort uit de belastingopbrengsten, maar ook uit inkomsten uit onder andere de verkoop van aardgas, dividend op de aandelen NS, etc. Dit geld gaat naar de algemene middelen, waarna vervolgens per regeerperiode wordt bepaald hoe dit over de prioriteiten van het kabinet voor het hele land wordt verdeeld (bv onderwijs, buitenlands beleid, scholing, infrastructuur etc.)

Zo'n 40% van de aardgasbaten (maar ook de opbrengsten van steenkool) gaan naar een speciaal fonds, het Fonds Economische Structuurversterking (FES). Het FES financiert investeringsprojecten waarmee de economische structuur wordt versterkt. Hogere aardgasopbrengsten maken zo nieuwe investeringen in de economie mogelijk.

Noord Nederland is de vindplaats van het grootste deel van het Nederlands aardgas. Het aardgas is van groot nationaal belang en daarom een Rijksverantwoordelijkheid, die is vastgelegd in de Gaswet en de Mijnbouwwet.

Het hoofddoel van het gasbeleid is het leveren van een maximale bijdrage aan de ontplooiing van de Nederlandse economie. Het gaat om leveringszekerheid, voorzieningszekerheid en verantwoord beheer van nationale gasreserves. De baten zijn niet bedoeld als een zelfstandig sturingsinstrument om bijvoorbeeld de inkomsten voor de Staat zo groot mogelijk te maken, maar de baten zijn de resultante van het volume- en prijsbeleid van aardgas.

De winning van aardgas gebeurt door private ondernemingen. De winst van de ondernemingen is onderworpen aan een stelsel van afdrachten (op basis van privaatrechtelijke overeenkomsten tussen Staat en maatschappijen) en heffingen (op basis van Koninklijke Besluiten). De Staat heeft op die manier verzekerd, dat Nederland als geheel een gerechtvaardigd aandeel in de aardgasopbrengsten ontvangt.

Zijn de opbrengsten uit te realiseren vastgoed rondom openbaar vervoerknooppunten meegenomen in de berekeningen?

(10)

Uit onderzoeken in eerdere fasen van de Zuiderzeelijn is gebleken dat er inderdaad meeropbrengsten uit vastgoed kunnen zijn. Dit is toen berekend op enkele honderden miljoenen euro's. In de Structuurvisie is dit opgenomen in hoofdstuk 7 bij de business case.

6. Besluitvorming en investeringsuggesties

Meerdere inspraakreacties zijn ontvangen over het voorgenomen besluit van het kabinet om met de planvorming van de Zuiderzeelijn te stoppen. Naast teleurstelling en boosheid is er van enkele sprekers ook begrip voor het besluit. Er zijn veel suggesties voor het aanwenden van de gereserveerde gelden ingediend.

Het ontbreekt in de Structuurvisie aan een visie. De benaming is dan ook niet goed gekozen. Waarom wordt er niets iets innovatiefs neergelegd?

(12, 18, 43, 74, 78, 92, 108, 110, 113, 115, 120, 122, 123, 124, 125, 126, 131, 133, 134)

De Structuurvisie is mede gebaseerd op beleidsnota's van het kabinet waarin de rijksvisie is verwoord (Nota Ruimte, Nota Mobiliteit, Pieken in de Delta, Agenda Vitaal Platteland). De Structuurvisie spitst zich toe op Noord-Nederland en op de Noordvleugel en sluit inhoudelijk aan op de visies uit de genoemde beleidsnota's.

Enkele sprekers zijn er voorstander van te onderzoeken of een project verantwoord is, maar dan moet wel duidelijk zijn welke criteria daarbij worden gehanteerd.

(12, 43)

Voor het onderzoek naar nut en noodzaak is een beoordelingskader met meerdere criteria gehanteerd. Bij het ontwikkelen van het beoordelingskader zijn diverse deskundigen en belanghebbenden betrokken. Ook heeft een onafhankelijk team (het Critical Review Team) het kabinet over deze werkwijze geadviseerd, en zijn consultatiebijeenkomsten met inwoners georganiseerd. Gekozen is voor een open, actieve en continue communicatie met bijvoorbeeld de Tweede Kamer, betrokken departementen, regionale overheden, maatschappelijke organisaties en inwoners. Zo is informatie gedurende het werkproces op de website www.zuiderzeelijn.nl gepubliceerd. Op deze wijze is gestreefd naar volledige transparantie over het proces én de afwegingscriteria in de Structuurvisie.

Een belangrijk onderdeel van de Structuurvisie en de nut- en noodzaakdiscussie is de probleemanalyse. Uit de probleemanalyse is gebleken dat Noord-Nederland en de Noordvleugel twee verschillende gebieden zijn die een verschillende opgave kennen. Voor Noord-Nederland gaat het om de versterking van de ruimtelijk-economische structuur en daarbinnen de transitie van de economie. Voor de Noordvleugel gaat het om het versterken van de internationale concurrentiepositie. De bereikbaarheid in de Noordvleugel vormt daarbij een groot knelpunt, met name de wegbereikbaarheid. Voor het oplossen van deze problematiek zijn verschillende oplossingen (alternatieven) in kaart gebracht. Aan de hand van de criteria uit het beoordelingskader zijn deze alternatieven vervolgens in kaart gebracht

Vele insprekers uiten hun boosheid en teleurstelling; afspraak is afspraak. In herhaling is toegezegd dat er een spoorverbinding komt naar Noord-Nederland. Bedrijven en de mensen die daar wonen voelen zich niet voor vol aangezien als zij geen snel openbaar vervoer hebben. Het kabinet behandelt mensen in Noord-Nederland zonder respect en komt zijn afspraak niet na. Noord-Nederland heeft recht op een goede verbinding met de rest van Nederland. De rijksoverheid is onbetrouwbaar en de ingezette beleidslijn is onacceptabel.

(3, 5, 12, 16, 30, 36, 39, 40, 41, 43, 44, 46, 50, 54, 74, 77, 78, 79, 90, 91, 97, 98, 104, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 113, 114, 115, 116, 118, 123, 124, 125, 126, 127, 130, 131, 132, 133, 134)

De Structuurvisie Zuiderzeelijn is opgesteld omdat de Tweede Kamer vroeg om nieuw onderzoek naar nut en noodzaak van de Zuiderzeelijn, naar aanleiding van het rapport over de Zuiderzeelijn van de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten (TCI). De vraag van de Tweede Kamer betekende dat alle eerder gemaakte keuzes (door kabinet en Tweede Kamer) omtrent de Zuiderzeelijn als het ware zijn 'geparkeerd' en dat vanuit een volledig open en neutrale positie is gestart met de onderzoeken naar nut en noodzaak.

Insprekers zijn van mening dat het kabinet met twee maten meet. Noord-Nederland wordt anders behandeld dan de Randstad. Waarom moet het Noorden zelf financieel bijdragen aan rijksinfrastructuur? Dit geldt voor andere regio's niet. De Randstad krijgt voorrang boven andere regio's, daar schuift al het geld naar toe. De Randstad kan alleen een middelpunt vormen als er verbindingen naar andere plekken zijn (zoals naar Noord-Nederland)

(3, 9, 12, 26, 30, 38, 43, 44, 78, 91, 105, 106, 107, 108, 121, 122, 123, 124, 130, 131, 132)

De reden waarom de regio Noord-Nederland mogelijk bijdraagt aan de Zuiderzeelijn komt voort uit een afspraak die met de raden en de staten van de in de Stuurgroep samenwerkende partijen is gemaakt op 26 en 27 juni 2002 en 19 december 2002 (Almere). Tijdens deze overleggen hebben de betrokken decentrale overheden ingestemd met een regionale financiële bijdrage in de Zuiderzeelijn. De bijdrage bedraagt voor de MZB/MZM-variant € 1,02 miljard en voor de HST-variant € 0,23 miljard. De bedragen zijn gereserveerd op basis van prijspeil 2002 en Netto Contante Waarde 2010. Dat decentrale overheden meebetalen aan Rijksinfrastructuur is niet nieuw. Dit gebeurt in alle regio's binnen Nederland, ook in de Randstad.

Insprekers geven aan dat door diverse gremia (marktpartijen, bevolking van Noord-Nederland en lagere overheden) voorkeuren zijn uitgesproken voor integrale bereikbaarheidsalternatieven.

Marktpartijen en lagere overheden hebben zelfs aangegeven aan een Zuiderzeelijn te willen bijdragen. Zij zijn onaangenaam verrast dat de rijksoverheid deze voorkeuren naast zich neer lijkt te leggen.

(3, 10, 16, 78, 91)

Bij beslissingen over grote infrastructurele projecten zijn vele partijen betrokken, elk met hun eigen voorkeur. Daarom is voor de Structuurvisie een breed proces met de omgeving georganiseerd, zodat vele partijen, waaronder marktpartijen, gehoord kunnen worden.

De inbreng van betrokken partijen is verwoord in de Structuurvisie en/of de onderliggende rapporten en heeft op deze manier inbreng geleverd voor besluitvorming. Uiteindelijk heeft het kabinet, alles overwegende, een besluit genomen.

Insprekers zijn het niet eens met het besluit van het kabinet de Zuiderzeelijn te torpederen zonder eerst publiek te debatteren over nut en noodzaak. Dit lijkt op voorbedachte rade.

(12, 43, 44, 130)

Het beleidsvoornemen van april 2006 is tot stand gekomen op basis van zorgvuldig onderzoek en in een breed proces met vele betrokkenen. Als onderdeel van dit brede proces met de omgeving (zie ook de overige vragen in dit hoofdstuk) zijn er in oktober 2005 per betrokken provincie consultatiebijeenkomsten met inwoners georganiseerd, gevolgd door een online enquête op internet. Dit om een discussie over nut en noodzaak ook met bewoners te kunnen voeren.

Dit beleidsvoornemen is nog geen definitief besluit. Inspraak heeft plaatsgevonden (in april-juni) en in juni heeft een debat met de Tweede Kamer plaatsgevonden. Naar aanleiding hiervan vindt nader onderzoek plaats (Motie van Hijum). Naar verwachting zullen de resultaten van deze onderzoeken in oktober beschikbaar komen. Daarna kan een definitief besluit volgen.

Een inspreker suggereert dat de politiek niet durft te kiezen, daarom zijn er eindeloze lijsten van alternatieven onderzocht.

(126)

De reden waarom veel alternatieven op het gebied van openbaar vervoer en ruimtelijk-economische maatregelen worden onderzocht, ligt in het feit dat er zorgvuldig naar de beste oplossing voor de gestelde problemen wordt gezocht.

Gemeld wordt dat men moet uitgaan van de kansen. Noord-Nederland heeft al veel geïnvesteerd in een aantal projecten.

(116)

Het rijksbeleid is gericht op versterking van kansrijke sectoren (dit is ook verwoord in de rijksnota Pieken in de Delta) waarin niet wordt ingezet op het wegnemen van achterstanden, maar op het versterken van de sterktes en kansen. Deze insteek en de projecten die hiermee al zijn gerealiseerd, zijn in de Structuurvisie als uitgangspunt genomen.

De Tweede Kamer moet voldoende informatie ontvangen om te kunnen beslissen en geen genoegen nemen met gecondenseerde info.

(134)

De Tweede Kamer heeft de Structuurvisie ontvangen en is geïnformeerd over alle onderliggende stukken. Ook tussentijds is de Tweede Kamer geïnformeerd over analyses als de probleemstelling en verbreding van de scope van het onderzoek (zoals onder andere de brieven van 13 april 2006 en 29 november 2005). Alle studies die door de Projectorganisatie worden verricht, zijn openbaar en worden ook via de website digitaal ter beschikking gesteld aan een ieder die daar interesse in heeft en kennis van wil nemen.

Insprekers vragen zich af waarom er geen politiek verantwoordelijk bewindspersoon aanwezig is bij de hoorzittingen en waarom de voorzitter niet afkomstig is van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

(117, 124, 125, 127)

De hoorzittingen zijn georganiseerd door het Inspraakpunt en zijn begeleid door een onafhankelijk voorzitter die geen betrokkenheid heeft bij het project en geen binding heeft met het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Met de inzet van een onafhankelijke voorzitter wordt een zorgvuldig verloop van de hoorzittingen beoogd. Medewerkers van het ministerie van Verkeer en Waterstaat waren aanwezig om inhoudelijke toelichting te geven. Hoorzittingen zijn niet bedoeld voor een politiek debat.

Hoe zijn de beroepsmogelijkheden in deze procedure?

(16)

In de Structuurvisie Zuiderzeelijn en de daarbij behorende onderliggende rapporten zijn verschillende alternatieven onderzocht. Op basis van deze onderzoeken heeft het kabinet een besluit voorgenomen. Dit voorgenomen besluit en de stukken zijn vervolgens ter visie gelegd. De nu voorliggende Nota van Antwoord is een reactie op alle schriftelijke, mondelinge en digitale inspraakreacties. Het kabinet neemt kennis van de inspraakreacties en weegt deze mee in haar definitieve besluit.

Op een besluit naar aanleiding van de Structuurvisie (en SMB) is geen formeel beroep mogelijk omdat volgens de Wet op de Ruimtelijke Ordening zowel de SMB als de Structuurvisie voor burgers geen juridisch bindende plannen zijn.

Een tracébesluit en bestemmingsplan zijn plannen die voor burgers wel juridisch bindend zijn. Deze plannen kunnen namelijk voor burgers consequenties hebben. Op het moment dat een besluit omtrent de Zuiderzeelijn op Structuurvisieniveau nader wordt uitgewerkt tot bijvoorbeeld een tracébesluit, bestaat opnieuw de mogelijkheid voor inspraak met daarop aansluitend ook de mogelijkheid tot beroep.

Veel insprekers hebben voorstellen ingediend hoe de gereserveerde gelden kunnen worden aangewend. Een aantal voorstellen is opgenomen in de Aanvulling op de Structuurvisie naar aanleiding van de Motie van Hijum. Rapportage over dit onderzoek komt in oktober beschikbaar. Een aantal andere voorstellen is opgenomen in de Planstudie SAAL. SAAL staat daarbij voor Schiphol, Amsterdam, Almere, Lelystad.

Ook zijn er voorstellen ingediend die niet in een vervolgstudie worden betrokken.

Overzicht van de voorstellen die zijn opgenomen in de Aanvulling Structuurvisie:

- Zoek de mogelijkheid uit dat een HST3 in een PPS vorm wel tot een financieel haalbare aanleg en exploitatie leidt. (3, 91)
- Ondersteun een breedbandig draadloos internet door het Noorden, en sluit aan bij het ontwikkelen van sensornetwerken zoals LOFAR. (109)
- Maak betere busverbindingen tussen de omliggende regio's en de treinstations. (71, 83, 131)
- Maak de interne openbaar vervoerverbindingen in het Noorden beter. (73)
- Maak goede economische analyses om te bepalen welke maatregelen de economie in het Noorden van Nederland het meest zullen helpen. (117)
- Zet in op het versterken van kennis. Hierbij wordt als onder andere als voorbeeld genoemd het investeren in onderwijs (hoogwaardig ambachtelijk of technische kennis Friesland). (131)
- Ontwikkel transitiealternatieven zoals een duurzame watertechnologie, gecombineerd met kennis van de relatie tussen zoete en zoute watersystemen. (24)
- De gemeente Heerenveen is bereid een financiële bijdrage beschikbaar te stellen voor de variant HST3. (9)
- Versterk de regionale weg-, spoor- en vaarwegverbindingen:
- Leg een nieuwe spoorlijn aan voor personen- en goederenvervoer van Hoogeveen naar het Oosten aansluitend op Emmen-Coevorden. (47)
- Sluit de nieuwe zuidelijke rondweg om de stad Groningen aan om de noordzijde van de stad (47)
- Gebruik het geld om de knooppunten bij Joure en Julianaplein ongelijkvloers te maken. (82)
- Stimuleer de economische ontwikkeling in Noord-Nederland (24, 25, 47)
- Versterk het openbaar vervoer in Noord-Nederland. (118)
- Versterk de reeds aanwezige hoogwaardige ambachtelijk technische kennis (129)
- Het Noorden moet zelf de sociaal-economische regie ter hand nemen. (125)

Overzicht van voorstellen die worden opgenomen in de Planstudie

SAAL:

- Gebruik het geld om de bereikbaarheidsproblematiek Almere, Amsterdam en Schiphol aan te pakken. (82)
- Leg HOV aan langs de A27 om Almere in oostelijke richting te ontsluiten. (88)
- Leg rechtstreekse busverbindingen naar Lelystad aan over aparte baanvakken. (92)

Een overzicht van de voorstellen die niet in een vervolgstudie worden betrokken:

- Zet Noord-Nederland in als proeflocatie voor grootschalig gebruik van hybride/elektrische voertuigen of voor energieneutrale huishoudens (maximaal gebruik van duurzame energiebronnen en minimaal van warmtekracht in huis). (24)
- Richt een fonds op voor gezonde voeding die dan geld aan de bakkersbranche geeft. (60)
- Verwijder de hefbruggen in het Prinses Magriet- en het Van Starckenborgh kanaal door grotere (bredere) doorvaartbruggen. Dit geldt ook voor het Eemskanaal en de Winschoterdiep, A.G. Wildervanckkanaal (container terminal). Bredere bruggen en de sluizen verbreden. Dan kan de scheepsbouw aan het Winschoterdiep ook eindelijk grotere schepen bouwen. (47)
- Zet geld van de Zuiderzeelijn in voor de ondertunneling van de A9 bij Amstelveen. (99)
- Verruim de arbeidsmobiliteit door het afschaffen WOZ-forfait, OVB en hypotheekrenteaf trek. (29)
- Polder een deel van de Markerwaard in en bouw een nieuwe stad. (5)
- Ga in de Bollenstreek en Haarlemmermeer wonen omdat dat dichterbij de werklocaties Schiphol en Amsterdam-Zuid ligt. (11)
- Leg een magnumcentrale in de Eemshaven aan. (81)
- Onderzoek de haalbaarheid van een kerncentrale, dit is ook een methode om uitstoot van CO₂ te reduceren. (10)
- Sla het gas van andere landen op in lege gasvelden. (110)
- Maak van de weg Emmen-Beilen-Drachten een 100 km weg met ongelijkvloerse kruisingen. (47)
- Leg alleen een nieuwe spoorlijn Heerenveen, Drachten, Groningen aan en bouw een station in Drachten. Leg naast het bestaande spoor een autoweg van Zwolle naar Lelystad aan. (9, 12, 56, 74, 79)
- Stimuleer het openbaar vervoer door de prijs laag te houden. (4)
- Pas andere belangrijke wegen aan omdat ze gevaarlijk zijn: de N31 Harlingen-Zurich, de N33, verdubbeling van Assen-Gieten-Veendam-Zuidbroek, de N34 Emmen-Gieten-Zuidlaren. (47)
- Draag zorg voor vermindering en spreiding van het woonwerkverkeer door verplicht te stellen 1 dag per week thuis te werken, door het delen van werkplekken, door flexibeler werktijden en dagen.
- Zet voor het oplossen van de fileproblematiek rekening rijden in, of stel het verplicht om in spijstijden met ten minste twee personen in een auto te rijden. (92)
- Investeer in de Eemshaven. (105)
- Maak de knooppunten Joure en Julianaplein ongelijkvloers. (82)

7. Steunbetuigingen, voor- en tegenstanders van de Zuiderzeelijn

In dit hoofdstuk zijn reacties verwerkt van sprekers die zich geuit hebben voor of tegen een Zuiderzeelijn.

Zuiderzeelijn moet er komen!

Meerdere steunbetuigingen zijn ontvangen voor de komst van een Zuiderzeelijn zonder dat een voorkeur blijkt voor een specifiek alternatief. Zo wordt gemeld dat de bestaande verbindingen onvoldoende zijn, niet de schoonheidsprijs verdienen en ontoereikend zijn. Volgens deze sprekers is een Zuiderzeelijn absoluut noodzakelijk. Daarom spreken zij zich uit tegen het voorgenomen besluit te stoppen met het planproces voor de Zuiderzeelijn.

(3, 9, 12, 16, 18, 19, 30, 31, 35, 37, 42, 43, 44, 45, 46, 48, 54, 63, 66, 70, 72, 75, 77, 78, 79, 87, 91, 96, 97, 98, 103, 107, 108, 111, 113, 114, 116, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 125, 127, 128, 130, 132, 133)

Steunbetuigingen zijn ontvangen voor de aanleg van specifieke alternatieven.

Zo wordt opgeroepen tot aanleg van de:

- Magneetweefbaan (40, 61, 97, 104, 124)
- IJmeermetro (134)
- RER; Schiphol-Lelystad, bij voorkeur via IJmeerverbinding (2)
- hoogfrequente stoptrein Amsterdam - Lelystad (134)
- Superbus als vervoermiddel van de toekomst (33, 40, 50, 69, 134)
- Busverbindingen naar de treinstations (71)
- HST in het algemeen (12, 23, 49, 54, 69, 118)
- HST-1 (9)
- HST met station in Drachten (12)
- HST3 (2, 3, 5, 9, 91)
- tracés via Noordoost Polder (16, 51, 68, 128)
- Intercity (55, 118)
- Hanzelijn plus-plus (58, 59, 83, 86, 91, 95, 101, 106, 118, 129)
- Hanzelijn plus (83, 85, 101, 129)
- Gewone of snelle intercity (51, 53, 69)
- Intercity Zuiderzeelijn (niet via Assen of Zwolle) (55)
- Aanpakken knooppunt Joure (9)
- Rail parallel aan A6/A9 (94)
- en steun voor NVL oplossingen (88) behalve voor de IJmeermetro (89, 93).

Beleidsvoornemen is goede beslissing

Een aantal sprekers is het eens met het voorgenomen besluit te stoppen met het planproces voor de Zuiderzeelijn. Zo wordt gemeld dat men blij is dat de regering zo verstandig is geweest de Zuiderzeelijn niet door te laten gaan, het zou een prestigeobject geweest zijn. De regiospecifieke projecten lijken, volgens deze sprekers, een betere oplossing voor de gewenste economische groei.

Ook wordt gemeld dat alle wegen belangrijker zijn dan het openbaar vervoer omdat met de auto alle locaties bereikbaar zijn. De bestaande verbindingen zijn voldoende.

(7, 17, 47, 52, 64, 73, 82, 83, 86, 92, 93, 94)

Ook is ingesproken om bepaalde alternatieven geen doorgang te laten vinden zoals:

- de MZB (51, 68, 69, 75, 101, 118, 129, 134) en
- het transitiepakket (130, 132)
- HST (101)
- de HSL (51, 68, 75, 101)
- HZL-plus (67)
- HZL-plus-plus (51, 124)
- Superbus (50, 75)
- Spoorlijn door Reestdal (1)
- Aanleg openbaar vervoer, beter is een goede wegverbinding (34).

Enkele insprekers steunen het voorgenomen besluit en koppelen daaraan het voorstel voor uitwerking van een verbetering van het openbaar vervoer in de Noordvleugel.

(88, 100)

Structuurvisie is goed uitgevoerd

Van een aantal insprekers zijn steunbetuigingen ontvangen voor de wijze waarop de Structuurvisie is aangepakt en de besluitvorming heeft plaatsgevonden. De volgende opmerkingen zijn geplaatst:

- De knip tussen de Randstad en Noord-Nederland is terecht; er is namelijk sprake van een andere problematiek. (2, 83, 86, 100, 106)
- Het is goed dat grote investeringen vooraf zorgvuldig worden afgewogen (TCI-proof werken). (6, 97, 109)
- De werkwijze rond de Structuurvisie, met het vroegtijdig overleggen met belanghebbende partijen is uitstekend bevallen. De wijze van communiceren en mate waarin informatie naar buiten is gebracht is ruim voldoende mate volbracht. (10, 22, 100)

Bijlage 1: Numeriek overzicht van insprekers

1	Provincie Staphorst, STAPHORST	1, 7
2	Provincie Flevoland, LELYSTAD	1, 7
3	Stuurgroep Zuiderzeelijn, GRONINGEN	1, 3, 4, 6, 7
4	Luinge, A. PEIZE	1, 7
5	Schreuder, drs. ing. L. ENS	6, 7
6	Zwanenburg, ir. W.J. LAUSANNE	1, 7
7	Provincie Overijssel, ZWOLLE (mede namens: Burgemeester en Wethouders van de gemeenten Zwolle, Kampen, Steenwijkerland en Zwartewaterland)	1, 3, 7
8	Burg, C.J. van den, OOSTERWOLDE	5
9	Gemeente Heerenveen, HEERENVEEN	1, 3, 4, 6, 7,
10	Stolte, B. 'S-GRAVENHAGE	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7
11	Lammers, X. AMSTERDAM (mede namens: C. P. Odijk)	2, 3, 6
12	Gemeente Smallingerland, DRACHTEN	3, 4, 5, 6, 7
13	Smeenk, O, DRACHTEN	3, 5
14	Tjon Pian Gi - Van Loon, drs. C.E. HAREN GN	3, 4
15	CirkelMedia Internet ondernemer, GRONINGEN	3
16	2 eensluitende reacties ontvangen	3, 6, 7,
17	Misset, H.M. UTRECHT	7
18	Reede, K.R. van ENSCHEDE	6, 7
19	Venema, R. ALMERE	1, 3, 7
20	Oosterhuis, T. MAARTENSDIJK	1
21	Bakker, J.F. HAREN GN	2
22	Staatsbosbeheer, DRIEBERGEN-RIJSENBURG	2, 7
23	Zoelen, W.J. van DRACHTEN	1, 3, 7
24	Bellert, E.G. GRONINGEN	2, 4, 6
25	Sluijter, M. HEERENVEEN	1, 6
26	Rutgers, H.W. ZUIDHORN	6
27	Bosch, E. van den GRONINGEN	3
28	Breimer, J. LEEUWARDEN (mede namens: Van Ulden en M. van der Vlis)	1, 3
29	Middel, E. MENSINGEWEER	6
30	Kamer van Koophandel Groningen, GRONINGEN (mede namens: Kamers van Koophandel Fryslân en Drenthe)	3, 4, 6, 7
31	Menger, F. GRONINGEN	1, 3, 4, 7
32	Schut, P.R. KORTEHEMMEN	1, 2, 3, 4
33	Bodewitz, J.J.A. GRONINGEN	7
34	Schutten - Bartels, J.F. EMMEN	1, 7
35	Hamoen, D.C. DRACHTEN	7
36	Veersma, W. UITHUIZEN	5, 6
37	Broekema, F.A.E. GRONINGEN	7
38	Moorsel, A.J.M. van GRONINGEN	6
39	Ruijgers, H. EMMER COMPASCUUM	4, 6
40	Molen, K. van der GRONINGEN	3, 6, 7
41	Wubs, dr. ir. F.W. GRONINGEN	3, 6
42	Noord Nederland ontsluiting Zuiderzeelijn, DRACHTEN	7
43	Provincie Groningen, GRONINGEN	3, 4, 5, 6, 7

44	Kamer van Koophandel Fryslân, BUITENPOST	3, 4, 5, 6, 7
45	Osseweijer, D. SAPPEMEER	7
46	Woudstra, F. GRONINGEN	1, 2, 3, 5, 6, 7
47	Muijzert, P.C.J. OUDE PEKELA	1, 6, 7
48	Zijlstra, J. GRONINGEN	3, 7
49	Meijler, T.D. OPENDE	3, 5, 7
50*1	Technische Universiteit Delft, DELFT	1, 3, 4, 6, 7
51	Wansem, R.G.P. van der AMSTERDAM	7
52	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt	1, 7
53	Helder, S.D. DONKERBROEK	4, 7
54	Parmentier, J.A. HAREN GN	5, 6, 7
55	Wijngaarden, G. van GRONINGEN	7
56	Schutten, J. EMMEN	6
57	Vlaswinkel, H.H.M. ZUIDWOLDE GN	2
58	Dekkers, H.J.A. OPPENHUIZEN	3, 7
59	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt	7
60	Bulten, A. Uit de HATTEM	6
61	Bruggink, W. DRACHTEN	7
62	Zijlstra, M. ZUIDHORN	3
63	Methorst, G.A.H. AMSTERDAM	3, 7
64	Woudstra, R.C. TERWISPEL	7
65	Bronsdijk, J.D.T. OLDEHOVE	3
66	Wenniger, H. NAARDEN	7
67	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt	3, 4, 7
68	Lankamp, H.G. GRONINGEN	3, 7
69	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt	7
70	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt	3, 4, 7
71	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt	6, 7
72	Laan, G. van der AMSTERDAM	5, 7
73	Kooi, J. van der ASSEN	6, 7
74	Sijtsma, D. OOSTERWOLDE FR	1, 6
75	Jong, drs. R.K. de LEEUWARDEN	7
76	Kraay, H.P.C.J. HEERENVEEN	1
77	Jansen, P.J. HAREN GN	6, 7
78	Huisman - Holmersma, I.J. PATERSWOLDE	1, 3, 4, 6, 7
79	PROREA, LEEK	3, 4, 6, 7
80	Velde, F. van der FOLSGARE	1
81	NUON, AMSTERDAM	2, 6
82	Walhout, ing. R. PURMEREND	6, 7
83	Jeuring, Z. MEPPEN	6, 7
84	Gemeente Muiden, MUIDEN	1, 2
85	Stichting Bescherming Friese Wouden, RYPTSJERK	2, 3, 7
86	Natuur en Milieu Flevoland, LELYSTAD (namens: Stichting Natuur en Milieu, Stichting Friese	1, 7

	Miliefederatie, Stichting Miliefederatie Groningen, Stichting Miliefederatie Drenthe, Vereniging Miliefederatie Noord Holland, Stichting Natuur en Milieu Overijssel, Vereniging Natuur en Milieu Flevoland)	
87	VNO NCW Noord, HAREN GN (mede namens: MKB Nederland)	4, 7
88	Kamer van Koophandel Gooi- en Eemland, AMERSFOORT (mede namens: Kamer van Koophandel Utrecht)	3, 6, 7
89	Werkgroep Stop de IJmeerburg, AMSTERDAM (mede namens: J. Sleypen, X. Lammers, C. Odijk, en overige leden van de Werkgroep Stop de IJmeerbrug (bewoners van IJburg))	2, 3, 4, 7
90	Zoelen, S.G.R. van DRACHTEN	1, 4, 6
91	Provincie Fryslân, LEEUWARDEN	1, 3, 4, 6, 7
92	Pol, W. van der LEIDEN	1, 3, 6, 7
93	Etten, M.C.H. van AMSTERDAM	2, 3, 4, 7
94	Sierts, ing. A.C.F. VOORBURG	1, 7
95	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt	1, 7
96	Gemeente Weststellingwerf, WOLVEGA	2, 3, 7
97	Consortium Zuiderzeelijn Nederland, 'S-GRAVENHAGE	1, 3, 6, 7
98	Colleges van Bestuur van de Noordelijke ROC's, LEEUWARDEN	6, 7
99	Gemeente Amstelveen, AMSTELVEEN	6
100	Kamer van Koophandel Amsterdam, AMSTERDAM	7
101	Drents Belang, VRIES	7
102	Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek, AMERSFOORT	2
103	Gelderens, H. van AMSTERDAM ZUIDOOST	1, 4, 7
104	CDA Provinciale Statenfractie Drenthe, EEN	1, 2, 3, 4, 6, 7
105	VVD Gemeenteraadsfractie Hoogenveen, HOOGEVEEN	5, 6
106	Miliefederatie Drenthe, ASSEN	2, 4, 6, 7
107	Campagne 'Hier Trekken we de lijn', HAREN GN	3, 4, 6, 7
108	VNO - NCW Drenthe, EMMEN	3, 6, 7
109	CDA Gemeenteraadsfractie Hoogeveen, HOLLANDSCHEVELD	1, 3, 6, 7
110	Vos - Baas, G. HOOGEVEEN	3, 5, 6
111	Combinatie Hoogeveense Ondernemingen, HOOGEVEEN	5, 6
112	Koninklijke van Gorcum BV, ASSEN	1, 3
113	Westerhof, L. DRACHTEN	3, 4, 6, 7
114	MKB - Noord, GRONINGEN	3, 4, 6
115	Dijken, R.H. DRACHTEN	1, 6
116	FNV Vakcentrale, LEMMER	4, 6
117	Bosma, R. DRACHTEN	5, 6
118	ROVER afdeling Groningen, HAREN GN	5, 6, 7
119	Kolk, dr. E.H. van der PEIZE	5, 7
120	Hooghoudt, B.L. GRONINGEN	1, 3, 4, 5, 6, 7
121	Lander, C.W.M. NIEBERT	3, 4, 5, 6, 7
122	Bouma, A. STADSKANAAL	5, 6, 7

123	Energy Valley, GRONINGEN	4, 6, 7
124	Partij van het Noorden, GRONINGEN	3, 4, 5, 6, 7
125	Reinders, J.R. BAFLO	4, 5, 6, 7
126	Visser, J.R. GRONINGEN	4, 6
127	N.V. NOM, GRONINGEN	3, 6
128	Burgers, P.A. LEMMER	5, 7
129	Natuur- en Milieuplatform Heerenveen en Omgeving, HEERENVEEN	5, 6, 7
130	VNO-NCW Friesland, HARLINGEN	3, 4, 5, 6, 7
131	Werle, I. BEETSTERZWAAG	3, 6, 7
132	Bouwers, F. MILDAM	4, 6, 7
133	Stegeman, H. STAPHORST	4, 6, 7
134	Kleve, H. AMSTERDAM ZUIDOOST	1, 6, 7
135	Mooij, C. Platform Bereikbaarheid Noordvleugel, AMSTERDAM	1, 2

Bijlage 2: Verklaring van de meest gebruikte afkortingen

CRT	Critical Review Team
CO2	Chemische afkorting voor kooldioxide of koolstofdioxide
Consortium ZZL NL	Consortium Zuiderzeelijn Nederland
HOV	Hoogwaardig openbaar vervoer
HST	Hogesnelheidstrein
HZL+	Hanzelijn-plus
HZL++	Hanzelijn-plus-plus
ISP	Integraal Structuur Plan
KBA	Kosten-batenanalyse
LMS-model	Landelijk Model Systeem
MKBA	Maatschappelijke kosten-batenanalyse
Magnum-project	multi-fuel elektriciteitscentrale
MIT	Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport
MZB	Magneetweefbaan
Nox	De scheikundige afkorting voor stikstofoxiden.
NVL	Noordvleugel
OEI	Overzicht Effecten Infrastructuur
P+R-locatie	Parkeer en reis locatie, gevestigd bij onder andere trein en metrostations
REMI-model	Regional Economic Models Inc.).
RER trein	Réseau Express Régional. Een Parijs treinsysteem met relatief snelle en op elk station stoppende treinen.
SSN	Samenwerkingsverband Noord-Nederland
SNN+	Samenwerkingsverband Noord-Nederland plus Flevoland.
TCI	Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten (ook wel commissie-Duivesteijn genoemd)