

Adviesaanvraag

6 februari 2006

Geachte voorzitters van de Raden,

Mede namens mijn collega van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en de Staatssecretaris van Economische Zaken vraag ik de Raden voor Verkeer en Waterstaat en voor het Landelijk Gebied én de VROM-Raad gezamenlijk te adviseren in het kader van de Structuurvisie Zuiderzeelijn.

Gekozen is voor gezamenlijke advisering omdat dit de mogelijkheid biedt om de *integraliteit* in de besluitvorming te waarborgen. Aspecten van ruimtelijke ordening, verkeer en vervoer, natuur en landschap en economie worden steeds in samenhang gezien. Tevens wordt samenhang gezocht met de advisering van de VROM-raad en Raad voor Verkeer en Waterstaat voor het programma Noordvleugel.

Achtergrond

Naar aanleiding van het rapport van de Tijdelijke Commissie Infrastructuur (TCI) heeft het kabinet besloten een Structuurvisie voor de Zuiderzeelijn op te stellen. De Structuurvisie is bedoeld om de besluitvorming over nut en noodzaak van het project te faciliteren en moet inzicht verschaffen in de actualiteit van de probleemstelling, de doelstelling van het project, de mogelijke alternatieven en de samenhang met andere plannen en projecten binnen de ruimtelijke hoofdstructuur en in de betreffende regio's. Voor de Zuiderzeelijn gaat het hierbij om zowel Noord-Nederland als de Noordvleugel van de Randstad. Het vertrekpunt van de Structuurvisie wordt gevormd door de projectdoelen van de Zuiderzeelijn zoals omschreven in de Nota Ruimte.

De initiële scope van de Structuurvisie richt zich op de Zuiderzeelijn-alternatieven (magneetwefbaan, hogesnelheidslijn en intercity), de Hanzelijn-plus en het door de Tweede Kamer (tijdens het debat over de TCI van 7 en 8 juni 2005) aangedragen alternatief 'Hanzelijn-plus-plus'. In het Algemeen Overleg met de Tweede Kamer over het plan van aanpak is afgesproken dat bovenstaande initiële scope van alternatieven geldt als uitgangspunt en dat op grond van de probleemanalyse wordt bekeken of er naast de hierboven genoemde alternatieven ook andere alternatieven relevant zijn voor verdere uitwerking. Nu de probleemanalyse vorige week is afgerond heeft het kabinet op grond van de resultaten van de analyse besloten de scope van alternatieven te verbreden. Hiervoor geldt nu onderstaande driedeling:

1. Integrale bereikbaarheidsoplossingen:

- *Huidige Zuiderzeelijn alternatieven*: magneetwefbaan (MZB), intercity (IC), hogesnelheidslijn (HSL) en de Hanzelijn+ (HZL+).
- *Superbus*.

2. Regiospecifieke bereikbaarheidsmaatregelen:

- *Regiospecifieke* (OV)-maatregelen voor de Noordvleugel (deels reeds in onderzoek):
 - > IJmeerverbinding MZB al dan niet gefaseerd;
 - > hoogfrequente stoptreinen (RER) via Hollandse Brug;
 - > regionale IJmeerverbinding (en andere, voor de regio minder prioritaire voorstellen) als onderdeel van HZL++.
 - *Regiospecifieke* (OV)-maatregelen voor het Noorden zoals voorgesteld voor het *Hanzelijn++*-pakket.
3. Investering in regiospecifieke kansen t.a.v. transitie van de ruimtelijk-economische structuur van Noord-Nederland.

Belangrijke onderdelen van de Structuurvisie zijn:

- een probleemanalyse;
- een nadere uitwerking van alternatieven;

- een integraal ruimtelijk ontwerp;
- een maatschappelijke kosten-batenanalyse;
- een strategische milieubeoordeling;
- een marktverkenning.

Bij de totstandkoming van de Structuurvisie worden relevante partijen (maatschappelijke organisaties, regionale overheden, experts en inwoners) betrokken.

Kaders vraagstelling

De kaders van het eindadvies worden gevormd door de probleemstelling van de Structuurvisie (*zie kader*) en de beleidsvisie zoals neergelegd in de Rijksnota's (Nota Ruimte, Nota Mobiliteit, Pieken in de Delta).

Met een snelle OV-verbinding van Schiphol en Amsterdam naar Almere en Groningen wordt een verbetering van de bereikbaarheid van het Noorden en de Noordvleugel van de Randstad beoogd.

Daarbij wordt:

- bekeken of Almere, door het te ontsluiten met een openbaar vervoerssysteem van een hoog kwaliteitsniveau, een meer gelijkwaardige positie ten opzichte van de andere steden binnen de Randstad kan krijgen;
- beoogd de regionale economie van het Noorden te stimuleren;
- bekeken in hoeverre een snelle OV-verbinding een structurerend element kan zijn in de verdere ontwikkeling van de as Schiphol - Amsterdam – Almere en de verbinding van Flevoland met het Noorden kan verbeteren;
- onderzocht in hoeverre de snelle verbinding de positionering van het Noorden en van het nationaal stedelijk netwerk Groningen-Assen op de as Amsterdam-Hamburg (en verder) kan verbeteren en mogelijkheden kan bieden om de regionaal-economische structuur van het Noorden te versterken en wel op een dusdanige wijze, dat de huidige kernkwaliteiten van het Noorden worden behouden en versterkt.

Daarnaast vormt het rapport Probleemstelling inclusief de bijlagerapporten d.d. 19 januari zoals besproken in het Bestuurlijk overleg met de regio en vastgesteld in de Ministerraad het uitgangspunt voor de advisering.

Vraagstelling eindadvies

- In uw gezamenlijk advies vragen wij u te reflecteren op het eerdere advies van de VROM-raad en Raad voor Verkeer & Waterstaat uit 2001 ("Denklijnen voor het Noorden en overig Nederland. Advies over een snelle verbinding tussen het Noorden en de Randstad") en de denklijnen hieruit te relateren aan de (nieuwe) inzichten uit het Rapport Probleemstelling Zuiderzeelijn en de achterliggende rapporten. *
- Centrale vraagstelling daarbij is: leiden deze nieuwe gegevens én het feit dat de gezamenlijke Raden werken vanuit een integrale blik op ruimtelijke ordening, verkeer en vervoer, natuur, landschap en economie, tot nieuwe inzichten?

Daarbij vragen we met name uw aandacht voor de consequenties van de probleemanalyse, waaronder:

- > De separate aandacht voor de problematiek in de Noordvleugel en de problematiek van Noord-Nederland, waarbij de ontwikkelingen binnen de regio's meer intern benaderd worden tegenover een benadering waarin het verbinden van regio's zou moeten leiden tot economische structuurversterking en welvaartsvergroting op de schaal van Nederland.
- > De evenwichtige benadering van de beide ontwikkelingsassen naar het Noorden (A6/A7 en A28).

Oplevering advies

De projectorganisatie levert gedurende het proces de benodigde informatie aan de Raden. Daarbij valt te denken aan de verschillende deelproducten van de Structuurvisie zoals de probleemstelling, de uitwerking van de alternatieven inclusies integraal ruimtelijk ontwerp en de kosten- en batenanalyse. Uiteraard kunnen de Raden kunnen op eigen initiatief de projectorganisatie horen over deze deelproducten of andere expertise aanboren.

In het beleidsvoornemen zal de reactie van het kabinet op het advies expliciet aan de orde komen. De planning is om medio april de concept-Structuurvisie én het beleidsvoornemen van het kabinet ter inspraak te leggen, zodat nog voor het zomerreces het kabinet een definitief standpunt in kan nemen. De Raden wordt gevraagd bij voorkeur vóór 7 april hun advies op te leveren, zodat dit in het beleidsvoornemen van het kabinet kan worden meegewogen.

Hoogachtend,

De minster van Verkeer en Waterstaat,

Karla Peijs

** Extern kwantitatief ruimtelijk-economisch onderzoek door Ecorys; ruimtelijke analyse door de projectorganisatie in samenwerking met Holland Railconsult; analyse van het vigerend beleid door de projectorganisatie; omgevingsanalyse door de projectorganisatie*