

Vergaderjaar 2001–2002

27 658

Zuiderzeelijn

Nr. 3

BRIEF VAN DE MINISTERS VAN VERKEER EN WATERSTAAT EN VAN VOLKSHUISVESTING, RUIMTELIJKE ORDENING EN MILIEU-BEHEER

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 21 december 2001

Hierbij informeer ik u over het kabinetsbesluit inzake de Zuiderzeelijn, een snelle verbinding tussen de Randstad en het Noorden.

1 DOELSTELLING ZUIDERZEELIJN

Het kabinet beoogt met het project Zuiderzeelijn de bereikbaarheid van het Noorden en de Randstad te verbeteren en zodoende de regionale economie in het Noorden te stimuleren, alsmede een bijdrage te leveren aan het verbeteren van het evenwicht in de sociaal economische situatie en de ruimtelijke ontwikkelingen in Nederland. Het kabinet wil tevens de mogelijkheden benutten, die de Zuiderzeelijn biedt om ruimtelijke ontwikkelingen te sturen. Uitgangspunt hierbij is het ruimtelijk en verkeers- en vervoersbeleid zoals dat is vastgesteld in de Vijfde Nota en het NVVP. De Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor dit project.

2 VOORGESCHIEDENIS

Op 16 april 1998 heeft het kabinet in het bestuurlijk overleg met het Samenwerkingsverband Noord-Nederland de toezegging gedaan gerichte inspanningen te doen om een snelle verbinding tussen de Randstad en het Noorden (hierna te noemen: Zuiderzeelijn) in het NVVP op te nemen en de uitvoering voor 2010 te laten beginnen. Deze afspraken met het Noorden zijn in het regeerakkoord van 1998 bevestigd.

In de brief namens het kabinet aan de Tweede Kamer van 14 maart 2000 is door de minister van Verkeer & Waterstaat aangegeven dat het kabinet toen nog over onvoldoende informatie beschikte om een afweging te kunnen maken tussen de verschillende alternatieven voor de Zuiderzee-

lijn. Om de ontbrekende gegevens in beeld te brengen is de verkennende studie Zuiderzeelijn gestart, waarin vier alternatieven zijn vergeleken:

- Zuiderzeelijn als magneetweefbaan, met twee bedieningsconcepten: snel-stopbediening (MZB) en metro-concept (MZM);
- Zuiderzeelijn als hogesnelheidslijn (HSL);
- Zuiderzeelijn als intercity-verbinding (IC);
- Hanzelijn-plus (HZL-plus), waarbij uitgaande van de aanleg van de Hanzelijn het bestaand spoor tussen Amsterdam en Lelystad en tussen Zwolle en het Noorden geschikt wordt gemaakt voor hogere snelheden.

Op 23 maart 2001 heeft het kabinet besloten op basis van de verkenning Zuiderzeelijn (deel I) en uitgaande van de projectdoelstelling, een proces in te zetten gericht op het in beeld brengen van aanvullende informatie (verkenning Zuiderzeelijn deel II) en het nakomen van de gemaakte afspraken met het Noorden in het kader van de Commissie Langman. Dit besluit is verwoord in een brief aan de Tweede Kamer. Het proces van verkenning Zuiderzeelijn deel II was erop gericht een kabinetskeuze aan het eind van 2001 mogelijk te maken voor één of meer van de alternatieven voor de Zuiderzeelijn en het in te zetten vervolgproces.

Op basis van de resultaten van de verkenningen, die in de bijgevoegde notitie «Snelle verbinding tussen de Randstad en het Noorden; resultaten van de verkenningen deel I en deel II *)» worden beschreven, heeft het kabinet een besluit genomen inzake de Zuiderzeelijn.

3 KABINETSBSLUIT ZUIDERZEELIJN

Op basis van de verkenningen Zuiderzeelijn concludeert het kabinet dat een snelle verbinding tussen de Randstad en het Noorden een bijdrage levert aan de gestelde projectdoelstelling. De bijdrage is het grootst bij realisatie van een nieuwe verbinding via het tracé van de Zuiderzeelijn, met name in de vorm van een HSL of een MZB/MZM:

- De bereikbaarheid van Noord-Nederland wordt bij alle alternatieven verbeterd. Met name bij realisatie van het Zuiderzeelijn-tracé wordt de reistijd Schiphol – Groningen sterk gereduceerd (van 125 minuten tot respectievelijk 90 minuten bij de IC, 75 minuten bij de HSL en 60/50 minuten bij de MZM/MZB). Daarnaast ontsluit het Zuiderzeelijn-tracé gebieden (Noordoostpolder en delen van Friesland), die thans niet op het spoor zijn aangesloten.
- De regionale economie van het Noorden krijgt door de verbetering van de bereikbaarheid een positieve impuls. Het kabinet hecht hieraan grote waarde, omdat de relatieve achterstandpositie van het Noorden de afgelopen decennia hardnekkig is gebleken. De impuls is relatief het sterkst bij de snelste Zuiderzeelijn-alternatieven: bij de HSL groeit de werkgelegenheid in het Noorden met ongeveer 2550 banen extra, bij de MZB/MZM gaat het om ongeveer 4650 / 4150 banen.
- De Zuiderzeelijn-alternatieven leveren een bijdrage aan het verbeteren van het evenwicht in de ruimtelijke en sociaal-economische ontwikkeling binnen Nederland. Door de snelle verbinding zal het inwoner-aantal van Flevoland en het Noorden sterker groeien. Gecombineerd met een toename van de werkgelegenheid wordt hierdoor de economische en sociaal-culturele structuur van het Noorden versterkt.
- Met de realisatie van de Zuiderzeelijn ontstaat in combinatie met de snelwegen A6 en A7 een vervoersas tussen de Deltametropool en Groningen via Flevoland en Friesland. Gecombineerd met het in de Vijfde Nota vastgestelde verstedelijkingsbeleid biedt de Zuiderzeelijn mogelijkheden om ruimtelijk-economische ontwikkelingen te concen-

treren in de bundelingsgebieden van de stedelijke netwerken. Hiermee wordt tevens een bijdrage geleverd aan het behouden van de kernkwaliteiten van het Noorden (rust, ruimte, natuur en (cultuur)landschap). De nadere uitwerking van de aansluiting van Leeuwarden op de Zuiderzeelijn verdient bijzondere aandacht.

Na afweging van alle aspecten, die in kaart zijn gebracht in de verkenningen, is het kabinet van mening dat realisatie van de snelle verbinding tussen het Noorden en de Randstad via het Zuiderzeelijn-tracé wenselijk is. Met name bij de snelste alternatieven – HSL en MZB/MZM – verbetert de bereikbaarheid van het Noorden sterk. De impuls voor de economie van het Noorden is met deze verbetering van de bereikbaarheid relatief fors. Het kabinet is van mening dat de vervoersas die ontstaat na realisatie van de Zuiderzeelijn, met daarbij een concentratie van de ruimtelijk economische effecten binnen de bundelingsgebieden van de stedelijke netwerken als randvoorwaarde, een basis vormt voor de gewenste regionaal-economische ontwikkeling van het Noorden. Een geconcentreerde ruimtelijke ontwikkeling levert een bijdrage aan centrumvorming. Tevens wordt hiermee een ongewenste ruimtelijke spreiding van effecten voorkomen.

Derhalve besluit het kabinet om, in lijn met de bestuurlijke afspraken met het Noorden, zich in te blijven zetten voor realisatie van een snelle verbinding tussen de Randstad en het Noorden. Voor de nadere uitwerking hiervan wordt een vervolgproces gestart in de planstudiefase, waarin de Zuiderzeelijn-alternatieven en de Hanzelijn-plus nader worden uitgewerkt. In het vervolgproces wordt een geïntegreerde Tracé/MER-aanbestedingsprocedure gevolgd. Dit bestaat uit een:

- Aanbestedingsprocedure, waarin alleen de snelste Zuiderzeelijn-alternatieven aan de orde zijn (ZZL-HSL en ZZL-MZB/MZM).
- Tracé/m.e.r.-procedure, waarin alle alternatieven aan de orde zijn, waarbij de ZZL-IC en de Hanzelijn-plus als terugvalopties gelden, wanneer de prijsvraag niet tot gewenste resultaten leidt.

Geïntegreerde Tracé/MER-aanbestedingsprocedure

Het Tracé/MER-aanbestedingsmodel (ook wel Prijsvraagmodel genoemd, zie onderstaande figuur en bijlage «Samenvatting Tracé/MER-aanbestedingsmodel»)¹, bestaat uit twee parallelle procedures:

- Aanbestedingsprocedure, bestaand uit twee hoofdonderdelen:
 - Prijsvraagprocedure, waarin maximaal zes gekwalificeerde partijen geïntegreerd plannen inclusief een aanbidding indienen voor de Zuiderzeelijn-HSL en Zuiderzeelijn-MZB/MZM;
 - Onderhandelingsprocedure, waarin de winnaars van de prijsvraag in een gereguleerde procedure hun plannen verder uitwerken tot hun Best And Final Offers en hierover onderhandelingen aangaan met de overheid.
- Tracé/m.e.r.-procedure: de gebruikelijke planologische procedure.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Tracé/MER-aanbestedingsmodel

Aanbestedingstraject

Bestaat uit 2 hoofdonderdelen:

- Prijsvraagprocedure
- geregementeerde onderhandelingsprocedure.

Gebaseerd op richtlijn Werken en Diensten EU.



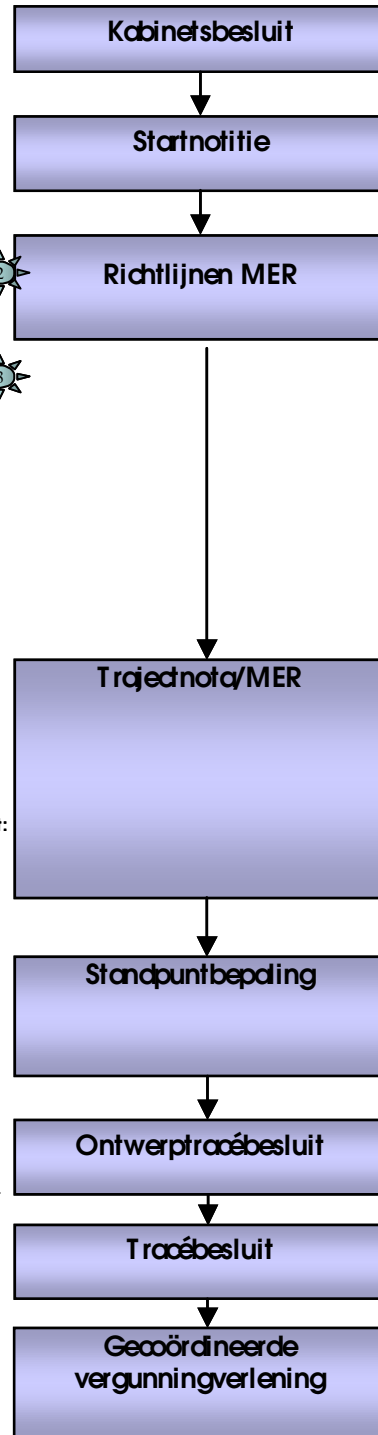
Go/no go's

Go/ no go's kunnen leiden tot afbreken proces met marktpartijen. Dan kan worden gekozen voor vervolgen tracéprocedure of heroverwegen haalbaarheid project. Dit is o.a. afhankelijk van oorzaak en fase. Voor volledige beschrijving zie "Samenvatting Tracé/MER-aanbestedingsmodel Zuiderzeelijn"

1. 1. Harde voorwaarden:
 - overeenkomst regio-rijk
 - EU-toets
 - Marktanalyse/consultatie
 - Concept programma van eisen
 - Beoordelingsystematiek
5. 5. O.b.v. resultaten besluit kabinet:
 - Definitieve rijksbijdrage
 - Keuze winnaars voor vervolg
7. 7. Vaststellen voorkeursvariant:
 - Best And Find Offers
 - resultaten TN/MER
 - inspraak en advisering
9. 9. Tracé- en gunningbesluit o.b.v.:
 - onderhandeling met winnaar
 - procedure RvS

Ruimtelijke ordeningstraject

'normale' Tracé/MER-procedure



Aanbestedingsprocedure

Gezien de aard van het project acht het kabinet het van belang om regionale overheden en private partijen geïnteresseerd te betrekken in de planstudiefase en ook van hen een substantiële bijdrage te verwachten.

Bij de HSL-Zuid zijn positieve ervaringen opgedaan met samenwerking met private partijen. Voor de Zuiderzeelijn wil het kabinet de samenwerking met de markt aangaan, vóórdat een realisatiebesluit wordt genomen. Daarmee worden geïnteresseerde private plannen (die tot nog toe beschikbaar komen na aanbesteding aan het eind van het planvormingsproces) onderdeel van de volledige publieke besluitvormingsprocedure, inclusief MER en inspraak. Omdat in dergelijke private plannen geïnteresseerde prijzen worden afgegeven, wordt voorkomen dat de benodigde rijksbijdrage gedurende de planvorming sterk toeneemt.

Voor één van de alternatieven, de magneetweefbaan, heeft de markt al nadrukkelijk initiatief genomen. Uit dit initiatief blijkt een grote belangstelling voor exploitatie van de vervoersdienst en ontwikkeling van de nieuwe stationslocaties. Door ook voor andere alternatieven concrete plannen te vragen aan private partijen, kan belangrijke additionele informatie beschikbaar komen voor de uitwerking en beoordeling van de alternatieven. Met name de Zuiderzeelijn-HSL komt hiervoor in aanmerking, gezien de ruimte die bij dit alternatief aan marktpartijen kan worden geboden voor private exploitatie.

Het kabinet kiest er voor een vervolgproces in te zetten, waarin private inbreng wordt gemobiliseerd voor de HSL en de MZB/MZM. In dit vervolgproces moeten regionale overheden en marktpartijen geïnteresseerd worden betrokken. Het vervolgproces moet resulteren in optimalisatie van de alternatieven (aanlegkosten, externe effecten, inpassing, bedrijfseconomische exploitatie, etc.).

De beoogde actieve en geïnteresseerde betrokkenheid van marktpartijen in de planvorming stelt een aantal eisen aan het vervolgproces, waaronder:

- marktpartijen worden zo vroeg mogelijk in het proces betrokken;
- eisen en randvoorwaarden van de overheden zijn bij marktpartijen bekend;
- er is sprake van concurrentie tussen marktpartijen en modaliteiten;
- de maximale bijdrage van het rijk is vastgesteld, waarmee commitment wordt getoond en een open einde regeling wordt voorkomen;
- er is in het proces een aantal go / no go momenten, waarop de voortgang en inhoud van de planvorming wordt beoordeeld en besluitvorming plaatsvindt over het al dan niet vervolgen van het proces met marktpartijen.

Tracé/m.e.r.-procedure

Parallel aan de aanbestedingsprocedure wordt de gebruikelijke tracé/m.e.r.-procedure doorlopen. Private plannen uit de aanbestedingsprocedure worden hierin ingebracht. Tegelijkertijd werken de overheden andere relevante alternatieven (waaronder de Zuiderzeelijn-IC en Hanzelijn-plus) uit. Inspraak en rechtsbescherming voor belanghebbenden is conform de Tracéwet gewaarborgd.

In de tracé/m.e.r.-procedure worden aldus alle Zuiderzeelijn-alternatieven (ZZL-IC, ZZL-HSL en ZZL-MZB/MZM) en de Hanzelijn-plus uitgewerkt.

Beslismomenten in de procedure

Het Tracé/Mer-aanbestedingsmodel is erop gericht om gedurende de

planvorming de samenwerking met een beperkt aantal marktpartijen in een «getrapt proces» te intensiveren en uiteindelijk met één partij het project te realiseren. In dit getrapte proces zal tussentijds op een aantal vastgestelde momenten worden bezien of er voldoende basis is voor het vervolgen van de geïntegreerde procedure. Het betreft go / no go momenten, die gepaard gaan met expliciete besluitvorming door het kabinet of de verantwoordelijke projectministers over het voortzetten van de procedure met marktpartijen (aanbestedingsprocedure).

De belangrijkste beslismomenten in het Tracé/MER-aanbestedingsmodel hebben betrekking op:

- besluit tot daadwerkelijke start van de prijsvraagprocedure: op basis van voorbereiding zoals afspraken met de regionale overheden, resultaten van een marktanalyse/consultatie en een toets door de Europese Commissie op de te volgen procedure;
- keuze van twee winnaars van de prijsvraag die in aanmerking komen voor de gedetailleerde planuitwerking: op basis van de resultaten van de prijsvraag;
- vaststellen van het voorkeursalternatief na afronding van de Trajectnota/MER: op basis van de Best and Final Offers van de marktpartijen en op basis van de resultaten van de Trajectnota/MER;
- Tracébesluit en gunningsbesluit: mede op basis van gebruikelijke procedure via Raad van State en prijsonderhandelingen met de winnaar van de aanbesteding.

Elk beslismoment kan leiden tot het afbreken van de aanbestedingsprocedure met marktpartijen. In dat geval wordt de tracé/m.e.r.-procedure voortgezet voor de alternatieven Zuiderzeelijn-IC en Hanzelijn-plus.

Randvoorwaarden en beoordelingskader

Voor de Tracé/MER-aanbestedingsprocedure moet de overheid de kaders scheppen. De overheid brengt wensen, eisen en beleidskaders onder in een programma van eisen. Door dit programma van eisen in functionele termen te stellen worden marktpartijen uitgedaagd om tot een creatieve, efficiënte en effectieve aanpak te komen. Het programma van eisen bestaat uit harde randvoorwaarden (onder meer inpassingseisen) en een kader voor de beoordeling van private plannen. Het beoordelingskader zal onder meer betrekking hebben op het minimaliseren van externe effecten en het realiseren van een goede verknoping met bestaande OV-netwerken.

Het kabinet heeft bij grote infrastructurele projecten, met het oog op een goede inpassing in het (cultuur)landschap en de stedelijke omgeving en het beperken van de negatieve effecten op natuur en milieu, de ambitie om extra aandacht te besteden aan het ontwerp. Een betere ontwerp-kwaliteit is mogelijk door grote ruimtelijke ingrepen van meet af aan te benaderen als een ontwerp-opgave. Het kabinet streeft naar kwalitatief hoogwaardige plannen voor de Zuiderzeelijn. In het op te stellen beoordelingskader zal deze kwalitatieve dimensie dan ook nadrukkelijk worden opgenomen.

Financiën

De overheden moeten zich, evenals marktpartijen, committeren aan de procedure. Hierbij hoort onder andere het garanderen van een financiële basis voor realisatie van het project, ofwel het vastleggen van een publieke bijdrage.

Het kabinet besluit tot het reserveren van f 6 miljard (netto contante waarde 2010, prijspeil 2002) om een perspectiefrijke prijsvraagprocedure als onderdeel van de geïntegreerde Tracé/MER-aanbestedingsprocedure te kunnen organiseren. Dit betreft een maximum bijdrage met een all-in karakter, d.w.z. inclusief alle kostencomponenten gebonden aan de investering (onder meer voor inpassing, stations, e.d.). Dekking van de hiervoor benodigde kasuitgaven vindt plaats in de begroting van het Infracfonds (gevoed uit de begroting van het ministerie van Verkeer & Waterstaat).

Daarnaast wordt uitgegaan van een substantiële regionale bijdrage, die essentieel is om voldoende financiële basis te garanderen voor de marktpartijen in het aanbestedingstraject.

Voor realisatie van de Zuiderzeelijn is ook een substantiële private bijdrage essentieel. Deze bijdrage zal resulteren uit de prijsvraag (als onderdeel van de aanbestedingsprocedure).

4 VERVOLG

De planstudiefase wordt na het kabinetsbesluit opgestart. De eerste stap in deze fase betreft het opstellen en uitbrengen van een startnotitie.

Om de planstudiefase volledig volgens het geïntegreerde Tracé/MER-aanbestedingsmodel te kunnen doorlopen gelden enkele randvoorwaarden. In de eerste fase van de planstudie wordt invulling gegeven aan de aspecten op grond waarvan kan worden besloten over het starten van de prijsvraagprocedure:

- Voorbereiden en sluiten van procesovereenkomsten met regionale overheden over de beschikbare regionale bijdrage, over de samenwerkingsvorm tussen rijk en regio, om een level playing field te creëren (gelijke behandeling van alle alternatieven en ondernemingen) en om de kaders voor het programma van eisen te benoemen (absolute randvoorwaarden);
- Start aanpassen van de Tracéwet opdat deze ook van toepassing wordt op magneetweefbanen;
- Analyseren van de markt voor dit project om een optimale marktspanning te kunnen organiseren in de aanbestedingsprocedure;
- Consulteren van de markt om de belangstelling voor deelname aan de prijsvraagprocedure te peilen en het plaatsen van een vooraankondiging;
- Valideren van het Tracé/MER-aanbestedingsmodel bij de Europese Commissie (in de afgelopen fase is volstaan met juridische adviezen die aantonen dat het model inpasbaar is in de Europese regelgeving);
- Opstellen van het concept kwalificatiedocument waarin o.a. (nondiscriminatoire en transparante) deelname- en selectiecriteria, het programma van eisen, reglement en procedure, de maximale rijksbijdrage en het beoordelingsmechanisme voor de biedingen (waarbij vergelijkbaarheid van modaliteiten ontstaat) zijn opgenomen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
J. P. Pronk

TOELICHTING OP HET KABINETSBESLUIT

1 INLEIDING

In 1998 heeft het kabinet de toezegging gedaan zich in te spannen om een snelle verbinding tussen de Randstad en het Noorden te realiseren. In april van dat jaar heeft bestuurlijk overleg plaatsgevonden tussen het kabinet en het SNN (Samenwerkingsverband Noord-Nederland: Groningen, Friesland en Drenthe) over het advies van de Commissie Langman en de reactie daarop van het Noorden. In dat overleg heeft de minister van Verkeer en Waterstaat aangegeven dat «de snelle spoorverbinding Zuiderzeelijn» in het NVVP wordt opgenomen, waarbij het streven erop is gericht de uitvoering vóór 2010 ter hand te nemen. Deze afspraak is in het regeerakkoord van 1998 bevestigd.

In de kabinetsnotitie van 10 maart 2000 heeft het kabinet aangegeven een verkenning te laten uitvoeren naar de verschillende alternatieven voor de Zuiderzeelijn. Een jaar later, 23 maart 2001, heeft het kabinet in een brief aan de Tweede Kamer aangekondigd op basis van de verkenning Zuiderzeelijn een proces in te zetten gericht op het in beeld brengen van aanvullende informatie (verkenning deel II) en het nakomen van de met het Noorden gemaakte afspraken. In de notitie «Snelle verbinding tussen de Randstad en het Noorden: resultaten van de verkenningen deel I en deel II» wordt de verkregen informatie integraal weergegeven.

In de verkenning zijn vier alternatieven onderzocht: de Zuiderzeelijn uitgevoerd als magneetzweeftrein (MZB en de «metrovariant» MZM), hogesnelheidstrein (HSL) of Intercitytrein (IC), dan wel de route via de Hanzelijn, waarbij het bestaand spoor tussen Amsterdam – Lelystad en Zwolle – Groningen/Leeuwarden wordt opgewaardeerd (Hanzelijn-plus). Bij alle alternatieven is de aanleg van de Hanzelijn een gegeven.

In het vervolg van deze notitie wordt ingegaan op:

- waarom een snelle verbinding?
- ruimtelijk toekomstperspectief voor het Noorden;
- vergelijking van de alternatieven.

2 WAAROM EEN SNELLE VERBINDING?

In de kabinetsnotitie van 23 maart 2001 zijn als doelen van de Zuiderzeelijn genoemd:

- verbeteren van de bereikbaarheid van het Noorden en de Randstad;
- stimuleren van de regionale economie van het Noorden;
- bijdrage leveren aan het evenwicht in de ruimtelijke ontwikkeling binnen Nederland;
- bijdrage leveren aan het evenwicht in de sociaal-economische situatie;
- benutten van de mogelijkheden die de Zuiderzeelijn biedt om de ruimtelijke ontwikkelingen te sturen.

De projectdoelen komen voort uit het advies van de Commissie Langman (1997). De Commissie constateerde dat de economische ontwikkeling van Noord-Nederland (Groningen, Friesland en Drenthe) voor de meeste sectoren op voorspoedige wijze verloopt, de ruimtelijke inrichting aan kwaliteit wint en de ontwikkelingsmogelijkheden voor de komende decennia kansrijk zijn. Tegelijkertijd constateerde de Commissie dat hoge werkloosheid en lage arbeidsparticipatie een ernstige bedreiging vormen voor een gezonde verdere ontwikkeling. Uit «Koers op het Noorden 2000»

van het SNN blijkt dat het beeld dat de Commissie Langman schetst nog steeds van toepassing is.

De Commissie Langman concludeerde dat er ondanks de positieve ontwikkelingen nog steeds sprake is van een structurele achterstand voor het Noorden, die alleen met een breed pakket aan maatregelen kan worden ingelopen. Concreet moeten tot 2010 ongeveer 43 000 extra arbeidsplaatsen, boven het niveau van de gemiddelde werkgelegenheids-groei in Nederland als geheel, worden gecreëerd. De door de Commissie aanbevolen maatregelen zijn gericht op ontwikkeling van de economische kernzones, de centra van de steden en het landelijk gebied.

De maatregelen in het kader van de Commissie Langman staan niet op zichzelf. In de afgelopen decennia is een regionaal stimuleringsbeleid gevoerd, o.a. in de vorm van het Integraal Structuurplan (ISP), Europese Structuurfondsen en de Herinrichtingwet Oost Groningen – Gronings Drentse Veenkoloniën. Dit beleid heeft geleid tot substantiële werkgelegenheidsimpulsen voor het Noorden. Het heeft echter niet kunnen voorkomen dat de achterstand van het Noorden op Nederland als geheel in termen van welvaart (regionale productie, gemiddeld besteedbaar inkomen) nog steeds bestaat.

3 RUIMTELIJK TOEKOMSTPERSPECTIEF VOOR HET NOORDEN EN FLEVOLAND

De overwegingen over de Zuiderzeelijn vinden plaats tegen de achtergrond van het beoogde ruimtelijke toekomstperspectief voor het Noorden en Flevoland, zoals opgenomen in de Vijfde Nota en het NVVP. In de Vijfde Nota is de ruimtelijke hoofdogave voor het Noorden verwoord als het faciliteren van de ruimtelijk-economische ontwikkelingen en het behouden en ontwikkelen van de kernkwaliteiten rust, ruimte, natuur en (cultuur-)landschap. Belangrijk in dit perspectief zijn de vijf stedelijke netwerken, die beschouwd worden als condensatiepunten voor economische ontwikkelingen en de opvang van de verstedelijkingsopgave.

Groningen–Assen is het grootste stedelijke netwerk als het gaat om aantal inwoners, werkgelegenheid en stedelijk-economische opgaven in het Noorden. Vanwege de omvang, dynamiek en positie in het Europees infrastructuurnetwerk is deze zone benoemd als nationaal stedelijk netwerk. Daarnaast zijn in het Noorden vier stedelijke netwerken van regionaal niveau aangewezen: de Zuid-Friese stedenzone (Sneek–Heerenveen–Drachten), de Westergozone (Leeuwarden–Harlingen), de Zuid-Drentse stedenband (Meppel–Hoogeveen–Coevorden–Emmen–Steenwijk–Hardenberg) en de zone Delfzijl–Eemshaven. De stedelijke centra binnen de netwerken zullen zodanige kwaliteit moeten bieden dat zij ook daadwerkelijk functioneren als trekkers voor wonen en werken. Dat betekent dat er hoge eisen gelden voor de ruimtelijke kwaliteit en het voorzieningenniveau. Daarnaast dient zowel de interne als de onderlinge bereikbaarheid van de stedelijke netwerken op een hoogwaardig niveau te zijn. Een goede aansluiting op de andere economische kerngebieden in Europa, maar bovenal in Nederland is van belang. Dit is thans onvoldoende het geval. In dit kader speelt ook de aansluiting van Leeuwarden op de overige stedelijke netwerken een rol.

Tegenover het beeld van de drukke Randstad, biedt het Noorden een rustige woon- en leefomgeving. Het is van groot belang om die kwaliteiten te behouden. Hiervoor is het wenselijk sterk te sturen op plekken waar wel en geen stedelijke ontwikkeling kan worden gerealiseerd. De differentiatie tussen stedelijke en landelijke gebieden wordt versterkt door bebouwingsgrenzen aan te geven met rode contouren en de

verstedelijkingsopgave zoveel mogelijk te concentreren in de bundelingsgebieden binnen stedelijke netwerken. Het landelijk gebied met de historische kernen en kwaliteiten op het gebied van landschap, natuur en cultuur is uniek en biedt perspectieven om verder te worden ontwikkeld als groenkapitaal voor het Noorden. Ook de uitgestrekte watergebieden, waaronder het Friese merengebied, het IJsselmeer en de Waddenzee bieden bijzondere waarden. Dit zijn tevens belangrijke trekkers voor toerisme.

Flevoland is een gebied met meerdere gezichten. Almere is onderdeel van en Lelystad sterk georiënteerd op de Deltametropool. Almere zal binnen de Deltametropool een aanzienlijk deel van de opgave voor woningbouw opvangen en wordt daarmee de vijfde grote stad binnen de Deltametropool. De uitstralingseffecten hiervan zullen zich ook in noordelijke en noordoostelijke richting voordoen. De Noordoostpolder heeft unieke landschappelijke en cultuurhistorische waarden en is nog relatief open en weinig verstedelijkt. De ambitie is om het karakter van de Noordoostpolder als zodanig te behouden.

De Zuiderzeelijn kan onder de juiste condities een belangrijk sturingsmiddel zijn om het ruimtelijk toekomstperspectief voor het Noorden te ondersteunen. De condities hebben betrekking op o.a. het halteringsregime en bedieningsconcept van de Zuiderzeelijn en het flankerend ruimtelijk beleid. Het faciliteren van de ruimtelijk-economische ontwikkeling (autonoom en de effecten van de Zuiderzeelijn) in de daarvoor bestemde gebieden en het behouden en versterken van de kernkwaliteiten van het Noorden vragen om een pro-actieve aanpak, waarin de Zuiderzeelijn een belangrijke rol zal vervullen.

4 VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN

Met de uitgevoerde verkenning is alle in deze fase van plan- en besluitvorming relevante informatie bijeengebracht. Op grond daarvan is een gedegen onderlinge vergelijking van de onderzochte alternatieven mogelijk. De effecten van de alternatieven worden integraal beschreven in de notitie «Snelle verbinding tussen de Randstad en het Noorden: resultaten van de verkenningen deel I en deel II». Op basis van deze integrale beschrijving is een afweging gemaakt van de alternatieven. Daarbij is de bijdrage van alternatieven aan de project- en beleidsdoelstellingen afgezet tegen de (maatschappelijke) kosten die hiermee zijn gemoeid.

De vergelijking van de vier onderzochte alternatieven kan in twee niveaus worden ingedeeld. Het eerste niveau betreft de keuze van het (globale) tracé: realisatie van een nieuwe verbinding via het tracé van de Zuiderzeelijn versus het opwaarderen van de bestaande spoorverbinding via de aan te leggen Hanzelijn en de trajecten Zwolle–Leeuwarden en Zwolle–Groningen. Het Zuiderzeelijn-tracé voegt een nieuw element toe aan de ruimtelijke hoofdstructuur. Door realisatie van deze lijn ontstaat in combinatie met de snelwegen A6 en A7 een vervoersas tussen de Randstad en Groningen via Flevoland en Friesland. De Hanzelijn-plus zet in op het benutten/versterken van de bestaande structuur. Dit alternatief levert echter nauwelijks een bijdrage aan het versterken van de regionaal-economische structuur van het Noorden.

Het tweede niveau van vergelijking betreft de systeemkeuze. Dit is met name relevant voor het Zuiderzeelijn-tracé, omdat daarvoor drie alternatieven zijn onderzocht: IC, HSL en MZB/MZM. Voor de Hanzelijn-plus is gebleken dat alleen de IC een reële optie is. Om dit traject op te waarderen tot HSL-niveau zou naast of i.p.v. het bestaande spoor een geheel nieuwe verbinding moeten worden gerealiseerd.

Onderstaand wordt een vergelijking gemaakt op basis van de projectdoelstellingen, het NVVP en de Vijfde Nota en een aantal belangrijke thema's uit de verkenningen (milieu, natuur en landschap, maatschappelijke kosten-batenanalyse en financiering).

Projectdoelstellingen

Bereikbaarheid

De bereikbaarheid van het Noorden, uitgedrukt in reistijd op het traject Schiphol – Groningen, wordt bij alle alternatieven verbeterd. De omvang van de verbetering varieert relatief sterk. Na aanleg van de Hanzelijn bedraagt de reistijd 125 minuten. Dit is de referentiesituatie. De Hanzelijn-plus brengt de reistijd terug tot 105 minuten. De Zuiderzeelijn-alternatieven maken het mogelijk de afstand van bijna 200 kilometer af te leggen binnen anderhalf uur.

De bereikbaarheid wordt bij realisatie van het Zuiderzeelijn-tracé tevens verbeterd door de ontwikkeling van nieuwe stations. Gebieden die thans niet of beperkt via openbaar vervoer zijn ontsloten (Noordoostpolder, delen van Friesland) worden door de aanleg van de Zuiderzeelijn goed bereikbaar. Friesland wordt hiermee beter bereikbaar vanuit het Noordoosten van Flevoland. De Hanzelijn-plus heeft beide effecten niet.

Tussen de alternatieven voor de Zuiderzeelijn zijn de verschillen in reistijd – tussen elk alternatief ongeveer een kwartier – relatief groot. Alle alternatieven maken het mogelijk om het traject Schiphol – Groningen binnen anderhalf uur af te leggen. De magneetzwefbaan-alternatieven beperken de reistijd zelfs tot maximaal één uur.

Huidig	HZL (ref)	HZL-plus	ZZL-IC	ZZL-HSL	ZZL-MZM	ZZL-MZB
145	125	105	90	75	60	50

Reistijden tussen Schiphol en Groningen voor de snelste vervoerwijze, in minuten

Economie van het Noorden

Door realisatie van een snelle verbinding tussen het Noorden en de Randstad ontstaat extra werkgelegenheid in met name de regio's aan de uiteinden van de verbinding: de regio Amsterdam en de regio Groningen. Het effect is relatief (in verhouding tot de autonome ontwikkeling van de werkgelegenheid) omvangrijk voor het Noorden en beperkt voor de regio Amsterdam.

De werkgelegenheidseffecten voor het Noorden doen zich met name voor bij de Zuiderzeelijn-alternatieven. Het werkgelegenheidseffect van de Hanzelijn-plus is met 700 arbeidsplaatsen voor het Noorden relatief beperkt. De werkgelegenheidseffecten voor het Noorden verdubbelen globaal met elk kwartier extra reistijdwinst via de Zuiderzeelijn tot maximaal 4650 banen. De impuls op de regionale economie neemt dus meer dan proportioneel toe met de verbetering van de bereikbaarheid.

	HZL-plus	ZZL-IC	ZZL-HSL	ZZL-MZB	ZZL-MZM
Noord-Nederland	700	1 050	2 550	4 650	4 150
Randstad	- 150	1 050	1 600	350	600
Flevoland	550	800	1 300	3 650	5 200
Overig Nederland	- 1 100	- 2 950	- 5 500	8 800	- 8 750

Werkgelegenheidseffecten per regio, 2020, weergegeven in aantallen banen

Het gaat – zoals bij alle nationale verbindingen – grotendeels om een herverdeling van werkgelegenheid binnen Nederland. Met andere woorden, de banen die er extra bijkomen in het Noorden (en Flevoland) worden niet gerealiseerd in andere delen van Nederland (met name Gelderland en Overijssel). De regionale herverdeling van banen is gunstig voor Nederland als geheel. In regio's met een krappe arbeidsmarkt (o.a. de Randstad) neemt het aantal banen per saldo af. In regio's met een hogere werkloosheid dan gemiddeld (o.a. het Noorden) neemt het aantal banen toe. Per saldo kunnen hierdoor in Nederland als geheel meer banen worden vervuld en stijgt de productie. Het saldo van de «banenwinst» bedraagt bij de Hanzelijn-plus ca. 850 banen en bij de Zuiderzeelijn-alternatieven varieert dit van 1 200 tot 4 250 banen.

Ruimtelijke en sociaal-economische ontwikkeling

De Randstad ontwikkelt zich de komende jaren verder tot Deltametropool. In deel drie van de PKB Vijfde Nota is er voor gekozen een belangrijk deel van de nieuwe verstedelijking te bundelen in Almere. De voorzieningen die hierbij horen zullen op het niveau worden gebracht dat past bij een groot centrum. Dit geldt ook voor de OV-ontsluiting van Almere. Door Almere met een OV-systeem van een hoog kwaliteitsniveau te ontsluiten, krijgt het een meer gelijkwaardige positie ten opzichte van de andere grote steden binnen de Deltametropool. Op de vervoersas Schiphol – Amsterdam Zuid – Almere kan de Zuiderzeelijn in dit verband een functie vervullen. Tevens verbindt de Zuiderzeelijn Almere en Flevoland met het Noorden.

In verband met de verdergaande bundeling van verstedelijking in Almere, stelt het rijk samen met de gemeente Almere en de provincie Flevoland een integraal ontwikkelingsplan op. Hiertoe heeft het kabinet besloten in deel drie van de PKB Vijfde Nota. In dit ontwikkelingsplan worden wonen, werken, recreatie, groen, water, infrastructuur en andere bij een dergelijke groei passende voorzieningen in samenhang uitgewerkt. Het vraagstuk van de infrastructurele aantakking van Almere op de rest van de Deltametropool wordt in dit integraal ontwikkelingsplan nadrukkelijk breder – meerdere richtingen, schaalniveau's en modaliteiten – opgevat dan alleen de verbinding via de bestaande OV-as.

Meer dan de Hanzelijn-plus kan de Zuiderzeelijn bijdragen aan versterking van de ruimtelijk-economische structuur van het Noorden. De Zuiderzeelijn-alternatieven bieden de potentie om de ontwikkelingen te concentreren in de bundelingsgebieden binnen de stedelijke netwerken langs de as A6/A7 (Almere – Heerenveen – Leeuwarden/Groningen). Met het aantal halteplaatsen en de frequentie van de vervoersdiensten per station kan worden gestuurd naar een meer geconcentreerde ontwikkeling in de bundelingsgebieden binnen de stedelijke netwerken. Naarmate de te verwachten effecten (wonen en werken) groter zijn, wordt de druk op het landelijk gebied groter. Om ongewenste ruimtelijke spreiding te voorkomen is een ruimtelijk ontwikkelingsprogramma voor de halteplaatsen in combinatie met een restrictief ruimtelijk beleid voor de omliggende gebieden noodzakelijk. Uitgangspunt hierbij is het in de PKB deel drie van de Vijfde Nota vastgestelde beleid ten aanzien van stad en land en stedelijke netwerken.

De sterkere ruimtelijke ontwikkeling van het Noorden is belangrijk voor het evenwicht in de sociaal-economische situatie binnen Nederland. Het bevolkingseffect van de Zuiderzeelijn voor het Noorden bestaat uit het behouden van bestaande dan wel een instroom van nieuwe inwoners. Gecombineerd met een toename van de werkgelegenheid zal hierdoor de

economische en sociaal-culturele structuur van het Noorden worden versterkt.

	HZL-plus	ZZL-IC	ZZL-HSL	ZZL-MZB	ZZL-MZM
Noord-Nederland	450	1 900	6 750	15 000	12 600
Randstad	- 2 050	650	550	- 17 550	34 400
Flevoland	3 300	7 150	8 100	28 500	49 050
Overig Nederland	- 1 800	- 9 800	- 15 550	26 200	- 27 500

Woningmarkteffecten, 2020, weergegeven in aantallen inwoners

NVVP en Vijfde Nota

In het NVVP is het Zuiderzeelijn tracé indicatief opgenomen als nieuwe verbinding. In deze nota is de Zuiderzeelijn aangeduid als belangrijke verbetering aan het net, met het streefbeeld dat deze verbinding door hoge snelheden meerwaarde biedt aan de reiziger. Hierbij zijn de vier eerder beschreven alternatieven in beeld. Het streefbeeld gaat uit van twee onderling verbonden multimodale transportassen tussen de Randstad en het Noorden (Zwolle-Assen-Groningen en Almere-Lelystad-Heerenveen-Leeuwarden/Groningen).

Ook in de Vijfde Nota passen zowel de Zuiderzeelijn-alternatieven als de Hanzelijn-plus. De Vijfde Nota gaat voor het Noorden uit van het faciliteren van de ruimtelijk-economische ontwikkeling binnen de aangewezen stedelijke netwerken en het behouden van de eigen kwaliteiten rust, ruimte, natuur en (cultuur)landschap. Spreiding van wonen en werken naar het Noorden wordt niet nagestreefd. De Vijfde Nota biedt nadrukkelijk wel ruimte om de effecten van de Zuiderzeelijn te accommoderen. In het kader van de uitwerking voor landsdeel Noord zijn afspraken gemaakt op basis van het trend++ scenario. De plussen staan voor de effecten van het Langman-pakket en de effecten van een snelle verbinding tussen de Randstad en het Noorden.

Advies VROM Raad en Raad voor Verkeer en Waterstaat

In het kabinetsbesluit van 23 maart 2001 is een gezamenlijk advies over de Zuiderzeelijn gevraagd aan de VROM Raad en de Raad voor Verkeer en Waterstaat. In hun advies geven de Raden een aantal overwegingen voor de verkenningen. Deze zijn grotendeels geïmplementeerd in de opzet van verkenning deel II. Eén van de aanbevelingen was de mogelijkheden te bezien om op beperkte schaal ervaring op te doen met een magneet-zweefbaan, als eerste binnen de Randstad. In de optiek van de Raden is een nieuwe verbinding tussen Schiphol en Almere/Lelystad daarvoor een interessante mogelijkheid.

De door de Raden voorgestelde fasering van het magneet-zweefbaan-alternatief, waarbij de eerste fase betrekking heeft op het traject Schiphol – Almere, is in de vorm van een quick scan onderzocht. De investeringskosten voor het betreffende traject blijken hoog, waarbij onderscheid kan worden gemaakt naar verschillende tracé-alternatieven. De investeringskosten variëren van 5,8 tot 10,5 miljard (inclusief materieel). De reizigers-aantallen zijn ook hoog en variëren tussen de 29 000/37 000 en 55 000/74 000 reizigers per dag. Mede door de hoge exploitatiekosten en korte reisafstanden is de exploitatie van dit traject echter niet rendabel.

De werkgelegenheidseffecten van de faseringsvariant doen zich met name voor in Flevoland. Het effect is minder groot dan bij een gehele magneet-zweefbaan tot Groningen. Noord-Nederland profiteert hiervan niet, de werkgelegenheidsgroei in het Noorden neemt bij realisatie van de fase-

ringsvariant naar verwachting zelfs licht af. Voor de bevolkingseffecten tekent zich ongeveer hetzelfde beeld af.

Op basis van de bovengenoemde resultaten wordt geconcludeerd dat de faseringsvariant Schiphol–Almere in het licht van de projectdoelstellingen van de Zuiderzeelijn niet opportuun is.

Advies Stakeholdersoverleg

Door het stakeholdersoverleg Zuiderzeelijn, waarin maatschappelijke organisaties en regionale overheden zijn vertegenwoordigd, is een advies uitgebracht over de snelle verbinding tussen het Noorden en de Randstad¹. Het kabinet hecht veel waarde aan het advies van het stakeholdersoverleg Zuiderzeelijn en heeft kennis genomen van de standpunten van de diverse organisaties. De stakeholders zijn eensgezind van mening dat de verkennende fase kan worden afgesloten en dat voor de snelle verbinding thans gestart kan worden met de planstudiefase. De meningen lopen echter uiteen over het antwoord op de vraag of de Hanzelijn-plus als alternatief in de planstudie meegenomen moet worden.

Het stakeholdersoverleg Zuiderzeelijn heeft tevens diverse aanbevelingen gedaan, waarmee richting kan worden gegeven aan de planstudiefase. Het kabinet onderschrijft deze aanbevelingen en zal het vervolgproces mede inrichten op basis van deze aanbevelingen. Voorts acht het kabinet het wenselijk dat in het vervolgproces voor de Zuiderzeelijn wederom een vorm van stakeholdersoverleg wordt georganiseerd.

Overige thema's verkenningen

Milieu

De effecten van de Zuiderzeelijn-alternatieven en de Hanzelijn-plus op het gebied van milieu vallen uiteen in geluidhinder, energiegebruik en elektromagnetische straling.

Het geluidsniveau van de magneetweeftrein ligt bij de maximum dienst-snelheid) die in de varianten is aangehouden (400 km/h) op vergelijkbaar niveau als bij de HSL (260 km/h) of IC (200 km/h). De belangrijkste geluidsbron van de magneetweefbaan is de spleet tussen de baan en het voertuig. De andere geluidsbronnen zijn beduidend geringer. Op basis van de resultaten van de verkenning deel I kan worden geconcludeerd dat de Zuiderzeelijn-alternatieven met name leiden tot geluidhinder in stiltegebieden. De Hanzelijn-plus maakt gebruik van bestaand spoor en heeft daarom een relatief gering effect op stiltegebieden. Voor woongebieden ontstaat juist het tegenovergestelde beeld. Met name de Hanzelijn-plus leidt door de boogaanpassingen bij Meppel, Hoogeveen, Assen en Steenwijk tot geluidseffecten in woongebieden.

Het totale energiegebruik per jaar ligt voor de Hanzelijn-plus en de Zuiderzeelijn-IC en -HSL op een vergelijkbaar niveau. De MZB/MZM verbruikt beduidend meer energie op jaarbasis dan de drie andere alternatieven. In totaal gaat het om een geringe stijging (minder dan 0,5%) van het energiegebruik en de emissies van de gehele sector verkeer en vervoer. Per reizigerskilometer en per zitplaatskilometer is het energiegebruik van de Hanzelijn-plus en Zuiderzeelijn-IC en HSL ongeveer even hoog, terwijl het bij de MZB en MZM ongeveer twee maal zo hoog is als bij de Zuiderzeelijn-IC. Deze resultaten zijn recent nog getoetst door onafhankelijke experts.

Op basis van de beschikbare gegevens blijkt dat de sterkte van de elektromagnetische velden van de magneetweefbaan zeer gering is. Voor zowel

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

passagiers als mensen, die in de omgeving van de magneetzwefbaan verblijven, zijn er geen gezondheidsrisico's. Deze resultaten zijn recent nog getoetst door onafhankelijke experts.

Natuur en landschap

Een verkenning van de inpassingsmogelijkheden voor de nieuw aan te leggen infrastructuur maakt duidelijk dat het gaat om grote ingrepen in het landelijk gebied, waarbij ook kwetsbare gebieden in het geding zijn. Het gaat onder meer om ruimtebeslag in en aantasting van Vogel- en Habitat-Richtlijngebieden, (provinciale) ecologische hoofdstructuren en cultuurhistorisch en landschappelijk waardevolle gebieden, zoals de Oostvaardersplassen, Ketelmeer en Tjeukemeer. Uiteraard worden voor deze gebieden de geëigende beschermingsformules toegepast. Voor gebieden waarop de Vogel- en Habitatrichtlijn van toepassing zijn zal de EU, voorzover voorgeschreven in de procedure, worden betrokken.

In het algemeen kan worden geconcludeerd dat de Zuiderzeelijn-alternatieven, vanwege de aanleg van een nieuwe verbinding, leiden tot grotere effecten op natuur en landschap dan de Hanzelijn-plus. Door onder andere te streven naar optimale bundeling met bestaande (weg-) infrastructuur kunnen de effecten op natuur en landschap worden beperkt. Over het algemeen is het directe ruimtebeslag van de Zuiderzeelijn-MZB kleiner dan dat van de Zuiderzeelijn-HSL en de -IC, omdat de Zuiderzeelijn-MZB op een deel van het tracé op pijlers kan staan en strak kan worden gebundeld met bestaande infrastructuur. De Zuiderzeelijn-MZB vergt op het traject Schiphol-Lelystad nieuwe infrastructuur, voor de spooralternatieven kan gebruik worden gemaakt van bestaande infrastructuur. Hiermee is rekening gehouden bij het bepalen van de effecten op natuur en landschap. De Zuiderzeelijn-HSL zal, vanwege de ligging op een groter baanlichaam, de landschappelijke samenhang meer aantasten dan de Zuiderzeelijn-MZB.

Maatschappelijke kosten en baten

In de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) zijn alle relevante effecten van de onderzochte alternatieven geïnventariseerd en zoveel mogelijk gemonetariseerd (uitgedrukt in effecten op nationale welvaart). Het betreft in grote lijnen directe welvaartseffecten van reistijdwinsten, indirecte effecten op de arbeidsmarkt, indirecte en/of externe effecten op de woningmarkt en externe effecten. Een deel van de externe effecten op milieu en natuur & landschap, alsmede de (politieke) waardering van de ruimtelijke herverdelingseffecten ten gunste van het Noorden, zijn op kwalitatieve wijze in de analyse betrokken.

Over de MKBA uit verkenning deel I is discussie ontstaan tussen diverse economische instituten (NEI, NYFER en RUG). In het kader van verkenningen deel II zijn de verschillen van inzicht tussen de instituten geconcretiseerd. Er is nu duidelijkheid over de verschillen van inzicht tussen de instituten en meer overeenstemming over de baten. Over de kosten is geen discussie ontstaan. Op grond van fundamentele en methodische inzichten blijven verschillende uitkomsten resulteren. De RUG en NYFER schatten de maatschappelijke baten van de Zuiderzeelijn hoger in dan het NEI.

Mede op basis van de voorlopige conclusies van de toetsing door het CPB gaat het kabinet voor de besluitvorming uit van de resultaten van het NEI. Zowel de kosten als de baten zijn bij de Zuiderzeelijn-alternatieven hoger dan bij de Hanzelijn-plus. In hoeverre de totale baten opwegen tegen de totale kosten is mede afhankelijk van de waardering van de op kwalita-

tieve wijze beoordeelde effecten. Op basis van de gemonetariseerde effecten alléén, zijn voor alle alternatieven de kosten hoger dan de baten.

	HZL-plus	ZZL-IC	ZZL-HSL	ZZL-MZB	ZZL-MZM
Gemonetariseerde effecten					
Maatschappelijke baten	1,4/1,5	2,4/2,5	3,4/3,9	6,3/7,2	7,7/8,7
Maatschappelijke kosten	2,9	5,6	8,5	14,2	15,3
Saldo excl. restwaarde	- 1,5/- 1,4	- 3,2/- 3,0	- 5,1/- 4,5	7,9/- 6,8	- 7,6/- 6,3
Restwaarde					
Saldo incl. restwaarde	0,3	0,6	0,9	1,5	1,5
	- 1,2/- 1,1	- 2,6/- 2,4	- 4,2/- 3,6	6,4/- 5,0	- 6,1/- 4,8
Niet gemonetariseerde effecten					
Externe effecten op natuur, landschap en milieu	-	-	-	-	-
Schaal- en cluster-effecten	0	0/+	+	+++	+++
Regionale herverdeling	PM	PM	PM	PM	PM

Overzicht van de kosten en baten, netto contante waarde 2010 in miljarden gulden (bron: NEI 2001)

Kosten en financiering

De investeringskosten voor de onderzochte alternatieven variëren van ca. f 3 miljard voor de Hanzelijn-plus (excl. Hanzelijn) tot ca. f 5,4 miljard voor de Zuiderzeelijn-IC, ca. f 8,8 miljard voor de Zuiderzeelijn-HSL en ca. f 4,0/14,3 miljard voor de Zuiderzeelijn-MZB/MZM.

Het kabinet reserveert f 6 miljard (netto contante waarde 2010, prijspeil 2002) om een perspectiefrijke Tracé/MER-aanbestedingsprocedure te kunnen organiseren. Dit betreft een maximum bijdrage met een all-in karakter, d.w.z. inclusief alle kostencomponenten gebonden aan de investering (onder meer voor inpassing, stations, e.d.). Dekking van de hiervoor benodigde kasuitgaven vindt plaats in de begroting van het Infrafonds (gevoed uit de begroting van het ministerie van Verkeer & Waterstaat).

De rijksbijdrage zal worden gedifferentieerd naar de Zuiderzeelijn-alternatieven. De vastgestelde rijksbijdrage vormt het uitgangspunt voor verdere planvorming. De financiële haalbaarheid van de alternatieven moet worden gewaarborgd door bijdragen van de regio en private partijen. Uit de plannen die door de private partijen worden ontwikkeld zal blijken in welke mate daarnaast besparing op de investeringskosten, die niet ten koste gaan van de kwaliteit, kunnen worden gerealiseerd. In de ramingen zijn thans hoge risico-opslagen opgenomen.

Het SNN-plus (Groningen, Friesland, Drenthe en Flevoland) heeft aangegeven te willen investeren in de snelle verbinding. De exacte hoogte van hun bijdrage is vooralsnog niet concreet. Mede op basis van met het SNN-plus gevoerde (bestuurlijke) overleggen acht het kabinet een regionale bijdrage van tenminste f 2,5 miljard aan de magneetweefbaan en een regionale bijdrage van tenminste f 1,0 miljard aan de ZZL-HSL reëel en tevens noodzakelijk.

Voor de private investering in de Zuiderzeelijn vormt het exploitatiesaldo (opbrengsten vervoerexploitatie minus exploitatiekosten en onderhoudskosten van zowel materieel als infrastructuur) een basis. Dit saldo bedraagt ca. f 0,5 miljard voor de HSL en f 2,0 tot 2,5 miljard voor de MZB/MZM.

Op basis van de uitgevoerde verkenningen is daarnaast een indicatie verkregen van mogelijke andere financieringsbronnen. Het betreft een mogelijke bijdrage van de EU in het kader van de Trans Europese Netwerken en de restwaarde van de vervoersconcessie na de eerste concessieperiode.

	HZL-plus	ZZL-IC	ZZL-HSL	ZZL-MZB	ZZL-MZM
Investeringskosten	3,0	5,4	8,8	14,0	14,3
Regionale bijdrage	–	–	1,0	2,5	2,5
EU-bijdrage	0,01	0,03	0,3/0,6	0,5/1,0	0,5/1,0
Exploitatie saldo	0,5	– 0,2	0,5	2,1	2,1
Restwaarde	0,1	– 0,2	0,5	0,7	0,8

Investeringskosten en mogelijke financieringsbronnen, in miljarden guldens, NCW in 2010, prijspeil 2000