

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Personenvervoer

Tussenrapportage Structuurvisie Zuiderzeelijn deel II

Conceptresultaten

15 september 2006

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Personenvervoer

Tussenrapportage Structuurvisie Zuiderzeelijn deel II

Conceptresultaten

15 september 2006

Colofon

.....
.....
Uitgegeven door: Projectorganisatie Zuiderzeelijn

Informatie:

Telefoon: 070-3517139

Datum:

15 september 2006

Verschillen tov versie 8 september

- tekstuele opmerkingen ambtelijke bespreking 12 september
- 'waar doen we het voor?' is aangevuld
- de KBA-tabellen zijn aangepast (voor HST3 en HZL+160 Noordlink zijn de exogene risico's opgenomen, voor de regionale bereikbaarheidsprojecten zijn een aantal fouten hersteld)
- de verschillen van de HST3 tov HST1 en 2 zijn opgenomen
- de SMB en REB-resultaten zijn ge-update op basis van de nieuwe concept-rapportages

Status:

Tussenrapportage v0.2

Inhoudsopgave

1.	Inleiding 5
1.1	Aanleiding 5
1.2	Doel 5
1.3	Leeswijzer 6
1.4	Overzicht van bijlagen 7
2.	Aanpak en proces 8
2.1	Samenwerking met Noord-Nederland 8
2.2	Proces met overige betrokken partijen 11
3.	Alternatieven 14
3.1	Inleiding 14
3.2	HST en HZL+ NoordLink 14
3.3	Ruimtelijk-economische projecten 17
3.4	Regionale bereikbaarheidsprojecten 19
3.5	Aanpak van de effectenstudies 22
4.	HST-3 26
4.1	Inleiding 26
4.2	Waar doen we het voor? 26
4.3	Wat hebben we er aan? 30
4.4	Wie gaat betalen? 32
4.5	Wat zijn de neveneffecten? 33
4.6	Verschillen met de HST 1 en 2 33
5.	HZL-plus Noordlink 37
5.1	Inleiding 37
5.2	HZL+ Noordlink als reeel alternatief? 37
5.3	Resultaten HZL+ 160 Noordlink 38
5.3.1.	Waar doen we het voor? 38
5.3.2.	Wat hebben we er aan? 39
5.3.3.	Wie gaat betalen? 41
5.3.4.	Wat zijn de neveneffecten? 41
6.	Regiospecifiek pakket 43
6.1	Inleiding 43
6.2	Waar doen we het voor? 43
6.3	Wat hebben we er aan? 46
6.4	Wie gaat betalen? 62
6.5	Wat zijn de neveneffecten? 65
7.	Vervolgproces 69
7.1	Bespreken tussenrapportage 69
7.2	Planning 70

1. Inleiding

.....

1.1 Aanleiding

In april 2006 is de Structuurvisie Zuiderzeelijn uitgebracht, inclusief een beleidsvoornemen van het kabinet. Hierover heeft op 1 juni jl. een hoofdlijnen debat met de Tweede Kamer plaatsgevonden. Naar aanleiding van de Motie Van Huijm¹ is de Projectorganisatie Zuiderzeelijn in samenwerking en overleg met Noord-Nederland een proces gestart, met als doel te komen tot een definitieve Structuurvisie Zuiderzeelijn, ofwel Structuurvisie deel II.

In het proces naar Structuurvisie Zuiderzeelijn deel II worden drie hoofdstromen onderscheiden:

- samenstellen van een ruimtelijk-economisch pakket voor Noord-Nederland en noordelijk Flevoland;
- samenstellen van een regionaal bereikbaarheidspakket voor Noord-Nederland en noordelijk Flevoland;
- volwaardige uitwerking van de door de regio voorgestelde HST variant (HST-3) en de door de Tweede Kamer gevraagde Hanzelijn-plus variant volgens plan NoordLink van NS.

Het ruimtelijk-economisch pakket en het regionaal bereikbaarheidspakket vormen tezamen het regiospecifieke pakket, dat in de definitieve structuurvisie vergeleken zal worden met de HST.

Onderliggende tussenrapportage heeft betrekking op alle drie de bovengenoemde hoofdstromen.

1.2 Doel

Het doel van deze tussenrapportage is om de inhoudelijke resultaten die op dit moment in het werkproces beschikbaar zijn te rapporteren en delen met de projectomgeving: de regio's Noord-Nederland en Noordvleugel, betrokken departementen, adviesorganen, etc.

De rapportage bevat voorlopige tussenresultaten. Dat houdt in dat gepresenteerde cijfers en beschrijvingen in het vervolg van het proces nog kunnen veranderen.

Op de voorlopige tussenresultaten heeft nog geen externe kwaliteitsborging in de vorm van o.a. toetsen en adviezen plaatsgevonden (zie hoofdstuk 7).

¹ Motie Van Huijm, 1 juni 2006, Tweede Kamer, 27 658 nummer 28

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt het gevolgde werkproces beschreven. Daarbij wordt zowel ingegaan op de inhoudelijke aanpak van de diverse onderzoeken als op het proces met betrokken partijen.

De alternatieven die onderdeel uitmaken van Structuurvisie Zuiderzeelijn deel II worden beknopt beschreven in hoofdstuk 3. Het betreft:

- HST-3, een geoptimaliseerde hogesnelheidstrein tussen Schiphol en Groningen / Leeuwarden;
- HZL-plus 160 NoordLink, een geoptimaliseerde variant voor opwaardering van het bestaande spoor tussen Schiphol en Groningen / Leeuwarden;
- Regiospecifiek pakket, bestaand uit een ruimtelijk-economisch programma (met voorbeeldprojecten) en regionale bereikbaarheidsprojecten (weg en OV).

Het regiospecifieke pakket is op dit moment in het werkproces nog niet afgebakend. Er wordt vooralsnog gewerkt met een overzicht van ruimtelijk-economische voorbeeldprojecten en een overzicht van regionale bereikbaarheidsprojecten.

Voor een nadere toelichting op de uitgewerkte alternatieven wordt in hoofdstuk 3 verwezen naar diverse bijlagen.

In hoofdstuk 4 worden de tussenresultaten gepresenteerd voor de HST-3. Het beoordelingskader uit de Structuurvisie van april jl. wordt hiervoor als kapstok gebruikt.

In hoofdstuk 5 worden de tussenresultaten gepresenteerd voor de HZL-plus NoordLink. Het beoordelingskader uit de Structuurvisie van april jl. wordt ook hiervoor als kapstok gebruikt.

In hoofdstuk 6 worden de tussenresultaten gepresenteerd voor de individuele projecten, die in aanmerking komen voor opname in het regiospecifieke pakket. Het beoordelingskader uit de Structuurvisie van april jl. wordt ook hiervoor als kapstok gebruikt.

Tenslotte wordt in hoofdstuk 7 een doorkijk gegeven naar het vervolgproces en de planning die hiervoor wordt aangehouden.

1.4 Overzicht van bijlagen

Bij deze tussenrapportage horen de volgende bijlagen:

- A. HST3 en HZL+/Noordlink
 - A1 – HST 3
 - A2 – HZL+/Noordlink
- B. Tussenrapportage Regiospecifiek pakket, alternatief Zuiderzeelijn
- C. Samenvatting verkeer en vervoerstudie Structuurvisie Zuiderzeelijn deel II
- D. Economische beoordeling
- E. Strategische Milieu Beoordeling Zuiderzeelijn; aspectrapport aanvullende alternatieven
- F. Ruimtelijke effectbeschrijving

2. Aanpak en proces

.....

2.1 Samenwerking met Noord-Nederland

Het werkproces voor Structuurvisie Zuiderzeelijn deel II is gestart na het Bestuurlijk Overleg met Noord-Nederland van 7 juni jl. De in dit Overleg gemaakte afspraken zijn gezamenlijk nader uitgewerkt en verwoord in de brief van 13 juli jl. aan de Regionale Stuurgroep Zuiderzeelijn (DGP/ZZL/U.06.01507).

In bovengenoemde brief zijn de drie werkstromen als volgt toegelicht

Ruimtelijk-economische projecten

De basis voor het uit te werken ruimtelijk-economisch programma wordt gevormd door het zogenaamde transitiealternatief, zoals opgenomen in de Structuurvisie Zuiderzeelijn van april dit jaar. Dit betreft een programma met meerdere programmalijnen.

Inzet voor de komende periode is om te komen tot ca. 15 concreet uitgewerkte projecten, die als voorbeeldprojecten voor het programma kunnen fungeren en kunnen worden 'doorgerekend' voor de vergelijking met de HST. Hiervoor is door EZ / V&W opdracht verleend aan de bureaus Buck Consultants en Ecorys. Daarnaast zal ook aandacht zijn voor nadere uitwerking en onderbouwing van de programmalijnen (initiatief regio, opdracht aan B&A), mogelijke generieke instrumenten en fonds- c.q. financiële constructies voor uitvoering van het programma / projecten.

Voor de uitwerking van het ruimtelijk-economisch pakket is onder voorzitterschap van het ministerie van Economische Zaken een gezamenlijke stuurgroep gevormd. In deze stuurgroep nemen de betrokken departementen en de regio deel.

De stuurgroep wordt gevoed door een werkgroep, waarin eveneens de betrokken departementen en de regio deelnemen.

Regionaal bereikbaarheidspakket

Het vertrekpunt voor het regionaal bereikbaarheidspakket wordt gevormd door de projecten in Groningen/Friesland/Drenthe/noordelijk Flevoland, die in de Structuurvisie Zuiderzeelijn van april dit jaar zijn opgenomen in het Hanzelijn-plus-plus alternatief. Daarnaast kunnen ook andere projecten in aanmerking komen voor het regionaal bereikbaarheidspakket. Het initiatief voor het aangeven van relevante projecten ligt bij de regio.

Inzet voor de komende periode is om te komen tot een geprioriteerd overzicht van projecten, waaruit vervolgens het regionale bereikbaarheidspakket kan worden samengesteld. Hiervoor wordt enerzijds gewerkt aan het opstellen van een informatieprofiel voor elk van de projecten, het opstellen van een 'OV-light' pakket en wordt anderzijds een prioritering gemaakt van deze projecten (initiatief regio). Het gaat er hierbij ook om de overwegingen / criteria inzichtelijk te maken op grond waarvan prioritering plaatsvindt.

Het samenstellen van het regionale bereikbaarheidspakket kent een nauwe samenhang met de netwerkanalyses die thans worden ontwikkeld voor Groningen-Assen en Leeuwarden.

Voor de uitwerking van het regionaal bereikbaarheidspakket is een gezamenlijke werkgroep gevormd. In deze werkgroep nemen de betrokken V&W onderdelen (DGP, RWS, ZZL) en de regio deel.

Uitwerking HST 3 en Hanzelijn-plus

De uitwerkingen voor de door de regio voorgestelde variant van de HST – deze variant wordt de HST 3 genoemd, omdat in de Structuurvisie reeds twee HST varianten zijn opgenomen – zijn gestart na het Bestuurlijk Overleg Zuiderzeelijn van 7 juni jl. Onderstaand volgt een beschrijving van het gezamenlijke werkproces van de projectorganisatie Zuiderzeelijn (V&W, EZ en VROM) en Noord-Nederland (Groningen, Friesland, Drenthe en Flevoland) voor de HST 3.

In het Bestuurlijk Overleg is Noord-Nederland gevraagd om de specificaties van de HST 3 in te brengen, opdat de uitwerkingen van deze variant zouden kunnen starten. Gegeven de in het Bestuurlijk Overleg overeengekomen planning – besluitvorming over definitieve Structuurvisie eind september – heeft de projectorganisatie aangegeven de specificaties van de HST 3 vóór 1 juli nodig te hebben.

In de periode 7 juni t/m 10 juli heeft over de door Noord-Nederland vast te stellen specificaties overleg plaatsgevonden tussen de projectorganisatie en Noord-Nederland. Noord-Nederland heeft gevraagd om inzicht in de consequenties van te maken keuzes voor kosten en opbrengsten. De projectorganisatie heeft dit inzicht waar mogelijk gegeven.

Noord Nederland heeft aangegeven in deze fase en zonder aanvullende informatie over de effecten van optimalisaties nog geen definitieve keuzes te willen maken. Per brief van 7 juli jl. geeft de voorzitter van de Regionale Stuurgroep Zuiderzeelijn aan dat een nadere rekenexercitie voor mogelijke optimalisaties zou moeten worden uitgevoerd, waarna in het Bestuurlijk proces de Stuurgroep op basis van deze rekenexercitie een definitief standpunt inneemt over de invulling van de HST 3, zoals deze in de Structuurvisie wordt opgenomen.

Na overleg over bovengenoemde brief van 7 juli jl. is het volgende werkproces overeengekomen:

-
- De basisvariant die de Regionale Stuurgroep voorafgaand aan het debat met de Tweede Kamer heeft ingebracht kan worden gezien als een combinatie van de HST 1 en HST 2. Voor deze basisvariant is met de Structuurvisie van april jl. veel informatie beschikbaar en hoeft beperkt aanvullende uitwerking plaats te vinden.
 - Voor het vervoersconcept van de HST 3 werkt de projectorganisatie twee minimumvarianten volwaardig uit. Het betreft de minimumvarianten, zoals aangegeven in de bijlage bij de brief van 7 juli (met en zonder boog bij Heerenveen naar Leeuwarden). De overige in de bijlage genoemde vervoerkundige variaties worden beknopt kwalitatief in beeld gebracht.
 - Voor het infrastructurele deel van de HST 3 werkt de projectorganisatie de meest onderscheidende variaties kwantitatief uit. Over de definitieve invulling daarvan wordt met het regionale kernteam afstemming gezocht. De overige variaties, zoals aangegeven in de bijlage bij de brief van 7 juli, worden kwalitatief in beeld gebracht.
 - Op grond van de kwantitatieve en kwalitatieve uitwerkingen bepaalt de regio uiterlijk maandag 14 augustus de definitieve specificaties van de HST 3 variant.
 - De door de regio vastgestelde HST 3 variant wordt door de projectorganisatie uitgewerkt tot op het niveau voor de Structuurvisie. Daarbij wordt gebruik gemaakt van één van de dan beschikbare vervoerkundige uitwerkingen (HST 1, HST 2, minimumvariant 1 en minimumvariant 2). Aangenomen wordt dat de definitieve HST 3 variant overeenkomt met één van deze uitwerkingen dan wel daarvan afgeleid kan worden. Tezamen met de dan beschikbare infrastructurele uitwerkingen voor de HST 3 vormt dit input voor de diverse effectenonderzoeken: business case, KBA, ruimtelijke effecten, risicoanalyse en SMB.
 - De volledig uitgewerkte en onderzochte HST 3 variant wordt als de door de regio voorgestelde HST variant in de Structuurvisie opgenomen.
 - De Regionale Stuurgroep heeft aangegeven zich het recht voor te behouden om na 14 augustus nog nieuwe inzichten in te brengen. Als eventuele nieuwe inzichten worden ingebracht zal worden bezien of deze nog ingepast kunnen worden in het inhoudelijke werkproces of dat deze op een andere manier zichtbaar wordt gemaakt richting besluitvorming over de Structuurvisie.

Per brief heeft de Regionale Stuurgroep Zuiderzeelijn op 14 augustus de scope van de HST-3 aangegeven. Deze scope is door de projectorganisatie Zuiderzeelijn in uitwerking genomen en vormt de basis voor de diverse effectenonderzoeken (KBA / economische beoordeling, milieu, ruimtelijk, business case, risicoanalyse).

Uit oogpunt van volledigheid wordt in Structuurvisie deel II naast de HST 3 eveneens het NS voorstel voor de Hanzelijn-plus (NoordLink) volwaardig uitgewerkt.

Vergelijking HST / HZL-plus en regiospecifiek pakket

In de definitieve Structuurvisie zal een vergelijking worden opgenomen van enerzijds de Zuiderzeelijnalternatieven HST 3 en Hanzelijn-plus en anderzijds het regiospecifieke pakket (ruimtelijk-economisch en regionale bereikbaarheid). Deze vergelijking zal worden uitgevoerd langs de lijnen van het beoordelingskader uit de Structuurvisie Zuiderzeelijn van april dit jaar. Input hiervoor wordt geleverd door o.a. effectbeschrijvingen voor het regiospecifieke pakket en de HST 3 / HZL-plus. De vergelijking zal tot stand komen in een open proces, waarbij naast de vier provincies o.a. ook het Critical Review Team, maatschappelijke organisaties en adviesorganen worden betrokken.

Over de vergelijking en de definitieve Structuurvisie als geheel zal Bestuurlijk Overleg plaatsvinden.

2.2 Proces met overige betrokken partijen

Ten behoeve van de definitieve Structuurvisie zullen wederom externe partijen worden geconsulteerd. Toetsing en kwaliteitsborging van producten en processen spelen daarbij een belangrijke rol. Naast de regionale overheden in Noord Nederland worden in deze fase de volgende instanties betrokken:

1. Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie mer)
2. Centraal Planbureau
3. Critical Review Team
4. regio Noordvleugel
5. Ruimtelijk Planbureau en Sociaal Cultureel Planbureau
6. Maatschappelijke organisaties
7. Inwoners.

Commissie mer

In de eerdere fase heeft de Commissie mer advies uitgebracht over de SMB. Ook in deze fase is de Commissie gevraagd om advies over de toevoeging op de SMB. Deze bevat een beschrijving van de effecten van de nieuwe alternatieven voor natuur en milieu en een beoordeling en vergelijking van de nieuwe alternatieven onderling en met de alternatieven zoals gerapporteerd op 13 april j.l. op een globaal niveau, op basis van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau SMB. De Commissie is gevraagd de volgende aspecten in haar advies te betrekken:

- of de nieuwe alternatieven binnen de scope van de structuurvisie en SMB van april 2006 vallen en kan worden volstaan met een toevoeging op de SMB;
- de geschiktheid van het beoordelingskader voor het vergelijken van de alternatieven en met name de vergelijking tussen bereikbaarheidsalternatieven en het regiospecifieke pakket,
- de wijze waarop de habitattoets voor de Natura-2000 gebieden is gemaakt en de verwachting over het in latere fase uit te voeren passende beoordelingen.

Ook gemeenten die voor de huidige alternatieven relevant zijn, zullen worden geraadpleegd over de toevoeging op de SMB.

CPB

Het Centraal Planbureau (CPB) is bij de Structuurvisie betrokken in een meedenkende en toetsende rol. Het CPB is gevraagd de economische beoordeling door Ecorys te toetsen. Deze beoordeling is gericht op zowel de integrale bereikbaarheidsalternatieven als op de regionale bereikbaarheidsprojecten en de ruimtelijk-economische projecten.

CRT

Om te borgen dat de Structuurvisie conform advies van de TCI tot stand komt, is door de minister van VenW onder andere het Critical Review Team (CRT) ingesteld. Het CRT bestaat uit onafhankelijke deskundigen uit de wetenschappelijke wereld, bestuur en bedrijfsleven. Het CRT heeft het proces van de totstandkoming van de Structuurvisie kritisch gevolgd en gevraagd en ongevraagd advies gegeven. Ook in de huidige fase is het CRT betrokken.

Regio Noordvleugel

Met de Noordvleugel brief van 25 augustus 2006 heeft het kabinet een aantal besluiten voor de regio Noordvleugel genomen. Zo zal er een planstudie voor het openbaar vervoer in de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (SAAL) worden gestart. Hierover vindt afstemming met de regio Noordvleugel plaats. Ook worden deze overheden (verenigd in het Platform Bereikbaarheid Noordvleugel) betrokken bij de besluitvorming over de definitieve Structuurvisie.

Ruimtelijk Planbureau en Sociaal Cultureel Planbureau

In vervolg op de vorige fase, waarin het ruimtelijk planbureau is geconsulteerd over de ruimtelijk effectbeschrijving, zijn in deze fase beide Planbureaus geconsulteerd over de aanpak van deze fase van de Structuurvisie. Zo hebben zij meegedacht over de indicatoren voor de beoordeling van de alternatieven ten behoeve van de vergelijking.

Maatschappelijke organisaties

De maatschappelijke organisatie zijn in deze fase geïnformeerd over de voortgang van het project, inclusief de belangrijkste mijlpalen in deze fase. Daarnaast zijn individuele organisaties ook betrokken geweest bij de totstandkoming van het beoordelingskader ten behoeve van de vergelijking.

Het gaat dan om VNO-NCW; MKB-Nederland; ANWB; FNV; Bouwend Nederland, Stichting Natuur en Milieu; Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer; KNV: Rover en LTO Nederland.

Inwoners

Op basis van de Structuurvisie van april 2006 heeft inspraak plaatsgevonden. Door ruim 100 insprekers zijn schriftelijk of via internet inspraakreacties ingediend en totaal 41 mensen of organisaties hebben tijdens de zes openbare hoorzittingen mondeling ingesproken. De Nota van Antwoord, waarin antwoord wordt gegeven op deze inspraakreacties, wordt in deze fase afgerond.

Aanvullend is het voor iedere geïnteresseerde gedurende de hele structuurvisiefase mogelijk via de internetsite www.zuiderzeelijn.nl de voortgang van het project te volgen. Tevens wordt het publiek via

nieuwsbrieven geïnformeerd. Daarnaast was het uiteraard mogelijk om per brief telefoon of e-mail vragen en/ of reacties aan de projectorganisatie ZZL mee te geven.

3. Alternatieven

.....

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de alternatieven in de Structuurvisie Zuiderzeelijn deel II beschreven. Daarbij wordt beknopt nader ingegaan op het gevolgde werkproces (zoals beschreven in hoofdstuk 2) en worden de alternatieven inhoudelijk toegelicht.

3.2 HST en HZL+ NoordLink

In deze paragraaf worden de door Noord-Nederland voorgesteld HST-3 en de door NS voorgestelde HZL+ NoordLink beschreven.

HST-3

Het gevolgde werkproces voor de HST-3 is beschreven in hoofdstuk 2, gebaseerd op de briefwisseling die hierover heeft plaatsgevonden tussen Noord-Nederland en de projectorganisatie Zuiderzeelijn.

De HST 3 is een variatie op de HST 1 en 2 uit de Structuurvisie van april jl. De HST 3 combineert het vervoersmodel van de HST 2 met de infrastructuur van de HST 1. Het verschil zit met name in een andere verticale ligging van het tracé van de HST 1 en de directe verbinding met Leeuwarden.

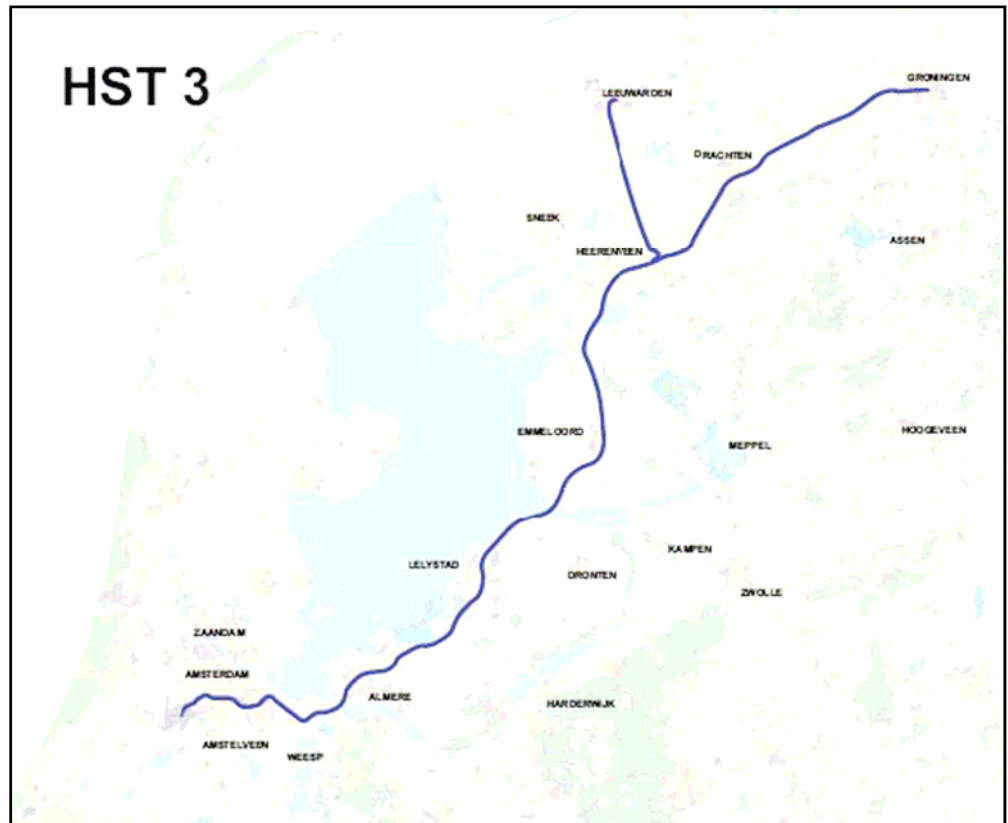
Van Schiphol tot Lelystad wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van bestaande infrastructuur. Wel zijn infrastructurele uitbreidingen noodzakelijk op de Zuidas en de Zuidtak. Van Lelystad naar Groningen wordt geheel nieuwe infrastructuur aangelegd. De nieuwe infrastructuur wordt zoveel mogelijk met de A6/A7 gebundeld. Vanuit de Randstad is er een directe verbinding met Groningen. Voor de richting Leeuwarden wordt een boog aangelegd zodat de treinen na splitsing op Heerenveen direct door kunnen.

Voor het HST 3 is er een functiescheiding aangebracht voor de snelle trein die alleen op de hoofdstations stopt en de stoppende trein die de kleinere stations bedient. Er zullen 2 sneltreinen van Schiphol en 2 „stoptreinen“ vanuit Adam Centraal naar Noord-Nederland rijden met directe aansluiting van Leeuwarden via de boog bij Heerenveen Noord. De volgende stations worden aangedaan:

- sneltreinen stoppen in Schiphol, WTC, Duivendrecht, Almere, Lelystad, Heerenveen, Groningen/Leeuwarden, Groningen Europapark en Assen;

- stoptreinen stoppen in Amsterdam Centraal, Almere, Almere Buiten, Lelystad, Emmeloord, Heerenveen, Drachten, Groningen/Leeuwarden, Europapark en Assen.

Voor een uitgebreidere beschrijving wordt verwezen naar bijlage A1 bij deze rapportage.



Hanzelijn-plus NoordLink

De HZL+ 160 Noordlink is een alternatief dat door de NS in de marktverkenning bij de Structuurvisie van april jl. is ingebracht. De NS heeft daarbij gekeken naar optimalisaties van infrastructurele maatregelen langs de corridor van het Hanzelijn + alternatief. De Noordlink rapportage zoals ingebracht bij de marktverkenning is als uitgangspunt genomen voor het samenstellen van het huidige HZL+160 Noordlink alternatief, zoals opgenomen in deze tussenrapportage. Dit alternatief is in een aantal gemeenschappelijke sessies met NS tot stand gekomen. In deze gesprekken is onder andere bepaald:

- welke bochtafsnijdingen op zouden moeten worden genomen in het alternatief (in de Noordlink-rapportage werd met varianten gewerkt)
- hoe om te gaan met de infrastructuur in de Noordvleugel in relatie tot het aantal treinen in deze corridor. Het ging dan met name ook om de aanname met betrekking tot het aantal sporen in de Schiphol-tunnel.
- hoe om te gaan met de interpretatie van de OVS (ontwerpvoorschriften) aangaande met name (overweg)veiligheid.

Als het gaat om de OVS en de interpretatie van de normen aangaande spoorveiligheid is een gesprek georganiseerd tussen de meest betrokken partijen (Inspectie Verkeer en Waterstaat, Prorail, NS en de projectorganisatie). Op basis van de conclusies uit dat gesprek is voor het HZL+160 Noordlink alternatief op een aantal onderdelen een kostendelta in beeld gebracht. Deze delta geeft het verschil aan tussen de ontworpen situatie (conform OVS) en een uitgangspunt waarbij de OVS niet wordt gevolgd, maar wel de veronderstelling wordt gehanteerd dat het veiligheidsniveau niet daalt als gevolg van het alternatief. Het gaat dan om:

- slechts 1/3 van de overwegen opheffen en de rest vervangen door ADOBS;
- geen perronvrije doorrijdsporen toepassen, maar met enkele maatregelen de bestaande perrons veiliger maken;
- het dwarsprofiel aanpassen aan een minimale versie, met daarin een kleinere spoorafstand.

Uiteindelijk is in gezamenlijk overleg het HZL+160 Noordlink alternatief vastgesteld.

De Hanzelijn plus 160 Noordlink maakt zoveel mogelijk gebruik van de bestaande infrastructuur. Er worden echter ook twee “afsnijders” voorzien:

- parallel aan de A1 tussen Diemen en Muiderberg;
- tussen Zwolle en Hoogeveen.

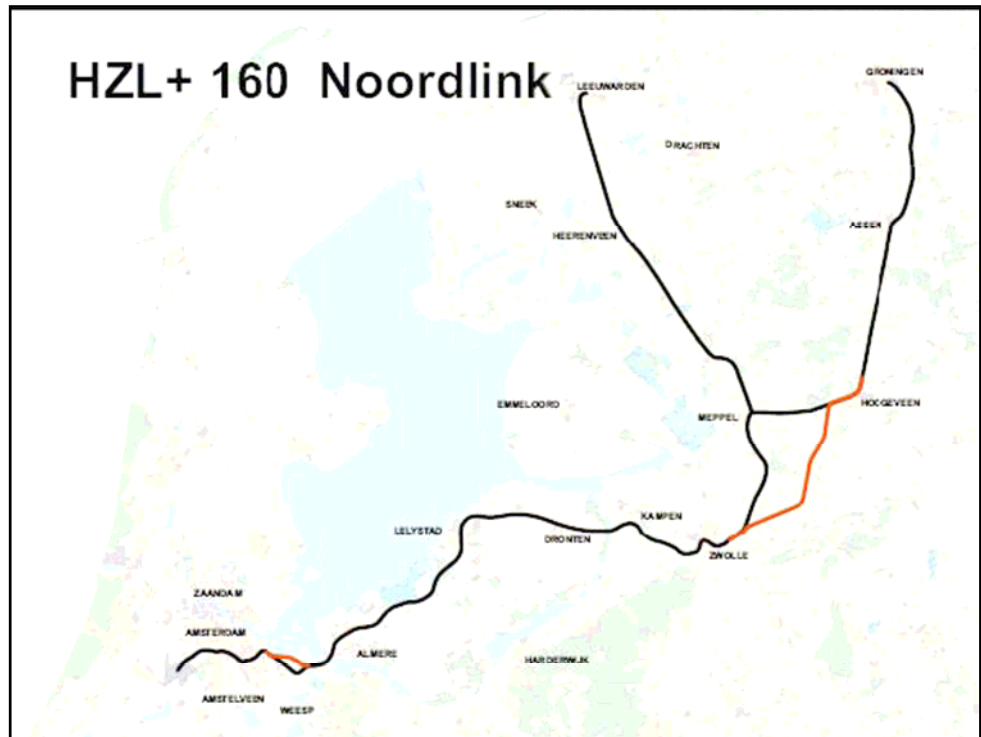
Waar op de bestaande spoorlijn nu met een maximum snelheid van 140 km/u gereden kan worden zal deze voor de Hanzelijn plus Noordlink op grote delen naar 160 km/u worden verhoogd. Op het traject Schiphol - Almere worden enkele aanpassingen gedaan aan de bestaande baan om de huidige snelheid te verhogen, het betreft aanpassingen bij Riekerpolder en de boog vlak voor Duivendrecht. Tussen Almere en Lelystad zijn zeer beperkte aanpassingen aan de spoorbaan nodig om de snelheid te verhogen. Het traject Lelystad - Zwolle dat in 2012 gereed zal zijn is dan al geschikt voor 200 km/u, echter zullen de treinen geen 200 maar 160 km/u rijden.

Tussen Zwolle en Meppel wordt de snelheid van 140 naar 160 verhoogd. Tussen Meppel en Heerenveen stoppen alle treinen op alle stations, daarom is het niet zinvol hier de snelheid te verhogen; de snelheid blijft 140 km/u. Tussen Heerenveen en Leeuwarden wordt de snelheid weer verhoogd naar 160 km/u. De snelle treinen van Zwolle naar Groningen zullen via nieuwe “afsnijder” gaan, hier kunnen de treinen 160 km/u rijden. De “afsnijder” takt net na Hoogeveen weer in op bestaande baan. Tussen Hoogeveen en Groningen wordt de spoorbaan geschikt gemaakt voor 160 km/u. De stoptreinen maken gebruik van de bestaande route via Meppel. Het bestaande spoor tussen Meppel en Hoogeveen wordt niet aangepast.

De afsnijder tussen Zwolle en Hoogeveen loopt door het Reesdal, wat belangrijke milieu-bezwaren met zich meebrengt. Omdat het doel was in deze fase de belangrijkste verschillen tussen de HZL+160 Noordlink

en de HZL+-alternatieven uit het eerste deel van de Structuurvisie in kaart te brengen is er toch voor gekozen de kosten en effecten van deze afsnijder in beeld te brengen. In de SMB zijn de (negatieve) milieueffecten van deze variant opgenomen.

Het HZL+160- Noordlink alternatief wordt in bijlage A2 uitgebreider beschreven.



3.3 Ruimtelijk-economische projecten

Uitgangspunt vormt het ruimtelijk-economische programma, zoals opgenomen in de Structuurvisie Zuiderzeelijn van april jl (transitiealternatief). Het doel van de projectorganisatie voor Structuurvisie deel II is om een aantal kansrijke ruimtelijk-economische voorbeeldprojecten concreet uit te werken. Met voorbeeldprojecten wordt bedoeld dat deze projecten als voorbeeld dienen ten behoeve van het bepalen van de effecten van het regiospecifieke pakket in de vergelijking met de HST3. In de uiteindelijke uitvoering van een ruimtelijk-economisch programma kan het zo zijn dat er in andere projecten dan de hier genoemde voorbeeldprojecten wordt geïnvesteerd.

Daarnaast wordt op initiatief van Noord-Nederland in samenwerking met de projectorganisatie de basis voor het ruimtelijk-economisch programma en de programmalijnen uit de Structuurvisie van april jl. nader uitgewerkt.

Inventarisatie van projecten

Vanuit (de programmalijnen van) het transitie-alternatief uit de vorige fase zijn de kansrijke projecten, waarvan de verwachting bestond dat ze ook concreter konden worden gemaakt, nader onderzocht en uitgewerkt. Daarnaast hebben verschillende partijen andere projecten, die niet in de vorige fase in het transitie-alternatief waren opgenomen, toegevoegd aan de projectenlijst.

Eerste uitwerking van projecten

Alle projecten zijn uitgewerkt in projectfiches. De fiches zijn gevuld middels interviews met projecttrekkers (m.n. bedrijven en kennisinstellingen) en de projectomgeving (mogelijke projectpartners, co-financiers, faciliterende overheden en intermediaire organisaties). Met deze projecttrekkers is gedurende het proces steeds contact opgenomen om de informatie over de projecten verder te concretiseren.

In de projectfiches is de informatie over het project opgenomen. Het gaat dan om een beschrijving van het project (scope / doel / plangebied / planning), de financiële informatie (kosten, mogelijke marktbijdrage, gevraagde overheidsbijdrage) en een beschrijving/beoordeling van de legitimiteit / effectiviteit / efficiency en risico's.

Categorisering van projecten en verdere uitwerking

Na de eerste uitwerking van deze projecten zijn de projecten gecategoriseerd in A, B, en C projecten.² De A- projecten en de B- projecten, waarvan kon worden aangenomen dat ze zich met extra inspanning konden opwerken tot A-projecten zijn vervolgens nog een slag verder uitgewerkt. Bovenstaande werkprocessen hebben geresulteerd in een set van ongeveer 40 projecten.

Prétoets door Ecorys

Op de projectfiches van deze 40 projecten is een Prétoets uitgevoerd door Ecorys. Hierin is getoetst of de informatie zoals opgenomen in de projectfiches concreet genoeg is en als basis kan dienen voor verdere uitwerking en rapportage. Ook heeft Ecorys getoetst of de investeringen en effecten per programmalijn voldoende onderbouwd zijn. In de prétoets is per project gekeken naar legitimiteit en zijn de projecten beoordeeld op effectiviteit, efficiency en risico's.

Uitsnede van 18 voorbeeldprojecten

Het aantal van 40 concrete voorbeeldprojecten was boven verwachting. Omwille van de hanteerbaarheid en om de meest kansrijke projecten als voorbeeldproject op te kunnen nemen is hieruit een uitsnede gemaakt van ongeveer vijftien voorbeeldprojecten, op basis van de resultaten van de Prétoets (volledigheid en onderbouwing, legitimiteit overheidsbijdrage, effectiviteit, efficiency en risico's). De Stuurgroep voor het ruimtelijk economisch pakket heeft een eerste uitsnede

² A: voldoende uitgeharde projecten

B: perspectiefvolle, maar nog onvoldoende uitgeharde projecten

C: interessante projecten, maar onvoldoende aanknopingspunten voor uitharding

vastgesteld op 24 augustus. De tweede stap in het maken van de uitsnede is ook door de stuurgroep bevestigd.

Korte beschrijving van de ruimtelijk-economische projecten

In de 13 programmalijnen zijn de volgende 18 ruimtelijk-economische projecten als voorbeeldprojecten opgenomen. In bijlage B worden deze projecten uitgebreider beschreven.

	Programmalijn	Project
1	Energie	ZEPP / EGR
2	Energie	Gr-Asp
3	Watertechnologie	TTI-water / WETSUS
4	Sensorsysteemtechnologie	IJkdijk
5	Sensorsysteemtechnologie	Kenniscentrum Intelligente Sensorsystemen (ism Kenniscampus Assen)
6	LifeSciences	ERIBA
7	LifeSciences	LifeLines
8	Agribusiness	Multi Biorefinery
9	Agribusiness	Carbon Competence Center
	Chemie	-
10	Toerisme	TT world / NET
11	Toerisme	Grenzeloos varen (Erica- Ter Apel)
	Metaal/scheepsbouw	-
12	Algemeen MKBbeleid	Netwerk Technologische werkplaatsen
13	Algemeen MKBbeleid	BSRI Centrale en decentrale investeringsregelingen
14	Algemeen MKBbeleid	Regeling Innovatieve ondernemers in de Agroketen
15	Arbeidspotentieel	Maximale onderwijskansen
16	Arbeidspotentieel	Werk maken van een leven lang leren
17	Vestigingslocatie	Zernike complex
18	Woon- en leefklimaat	Groningen Centrale Zone

3.4 Regionale bereikbaarheidsprojecten

Als uitgangspunt voor de regionale bereikbaarheidsprojecten heeft Noord-Nederland de Hanzelijn-plus-plus projecten genomen uit de Structuurvisie Zuiderzeelijn van april jl. Doel van de projectorganisatie Zuiderzeelijn voor Structuurvisie deel II is om te komen de meest kansrijke regionale bereikbaarheidsprojecten in Noord-Nederland in het regiospecifieke pakket ten behoeve van de vergelijking met de HST3/HZL+.

Hoe zijn de regionale bereikbaarheidsprojecten tot stand gekomen

Voor de uitwerking van een regionaal bereikbaarheidspakket is een gezamenlijke (rijk en regio) ambtelijke werkgroep geformeerd. De werkgroep is regelmatig bijeengekomen heeft een centrale rol gespeeld bij de inhoudelijke voorbereiding van het regionale bereikbaarheidspakket.

Vanuit de structuurvisie van april jl. lag er voor een aantal projecten vanuit het HZL++-alternatief al informatie. De regio heeft aanvullende informatie aangeleverd aan de projectorganisatie. Voor een bijna alle projecten (behalve een aantal onderdelen van OV-light) zijn informatieprofielen ingevuld, inclusief vervoerscijfers en kostenramingen. Inhoudelijk en procesmatig is er een relatie gelegd met de (uitkomsten van) de netwerkanalyse. Zodoende bevatten de informatieprofielen informatie over

- wat de kosten zijn van het pakket;
- de gevraagde overheidsbijdrage;
- de vervoerscijfers.

De informatieprofielen zijn vastgesteld in de werkgroep regionale bereikbaarheid, op 14 augustus.

In de HZL++-lijst was ook een aantal OV-projecten opgenomen. Voor een aantal van deze OV-projecten geldt dat ze tegen relatief hoge kosten relatief lage vervoerseffecten genereren. Deze projecten zijn dan ook minder 'kansrijk' als het gaat om effectiviteit en efficiency. Bij overleg tussen vertegenwoordigers van de projectorganisatie en SNN+ op 29 juni is daarom afgesproken 'slim' te kijken naar deze projecten en daarbij te bezien of het mogelijk is tegen lagere kosten toch zoveel mogelijk verbetering van het openbaar vervoer te realiseren. Dit kan ook breder zijn dan de projecten die onder HZL++ werden genoemd.

De scope van het OV-light pakket is vastgesteld in de werkgroep regionale bereikbaarheid op 14 augustus.

Korte beschrijving van de regionale bereikbaarheidsprojecten

Op initiatief van de regio zijn vier wegenprojecten gedefinieerd. De projecten zijn:

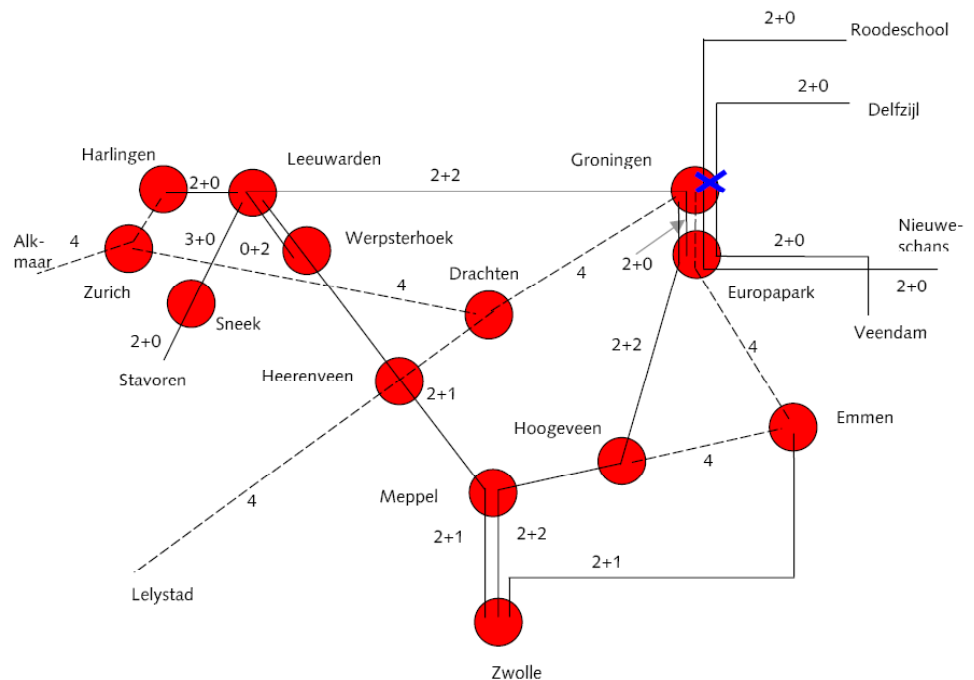
- A7 Zuidelijke Ringweg Groningen 2^e fase
- Bereikbaarheid Leeuwarden
- N50 Ramspol – Ems
- Knooppunt Joure in samenhang met klaverblad Heerenveen.

OV-light

Additioneel aan de vorige fase zijn in het OV-light-pakket ook Kolibri-tram en het up-graden van een aantal Q-liners opgenomen. Het totale pakket bevat daarmee de volgende maatregelen:

- Kolibri tramlijn in de stad Groningen
- Qliners
 - o Bovenregionale lijnen
 - o Regionale lijnen

- o Transferia/stations t.b.v. HOV bus
- o Overige infrastructuur voor HOV-bus
- Kolibri trein
 - o Station Groningen
 - o Facelift stations
 - o Spoorlijn Groningen-Sauwerd-Delfzijl/Roodeschool
 - o Spoorlijn Groningen-Zuidbroek-Nieuweschans/Veendam
- De grote spoordriehoek in Noord-Nederland
 - o Spoorlijn Leeuwarden-Groningen
 - o Spoorlijn Groningen-Meppel-Zwolle
 - o Spoorlijn Leeuwarden-Meppel
- De regionale lijnen in Friesland
 - o Leeuwarden-Harlingen Haven
 - o Leeuwarden-Stavoren
- Spoorlijn Zwolle-Emmen



Legenda bij figuur:

gestippeld = bovenregionale Qliners, 4 bussen per uur

doorgetrokken = raillijnen,

1^e cijfer = aantal stoptreinen,

2^e cijfer = aantal sneltreinen of intercitytreinen

kruis = noordelijke nevenlijnen op station Groningen zijn niet doorverbonden

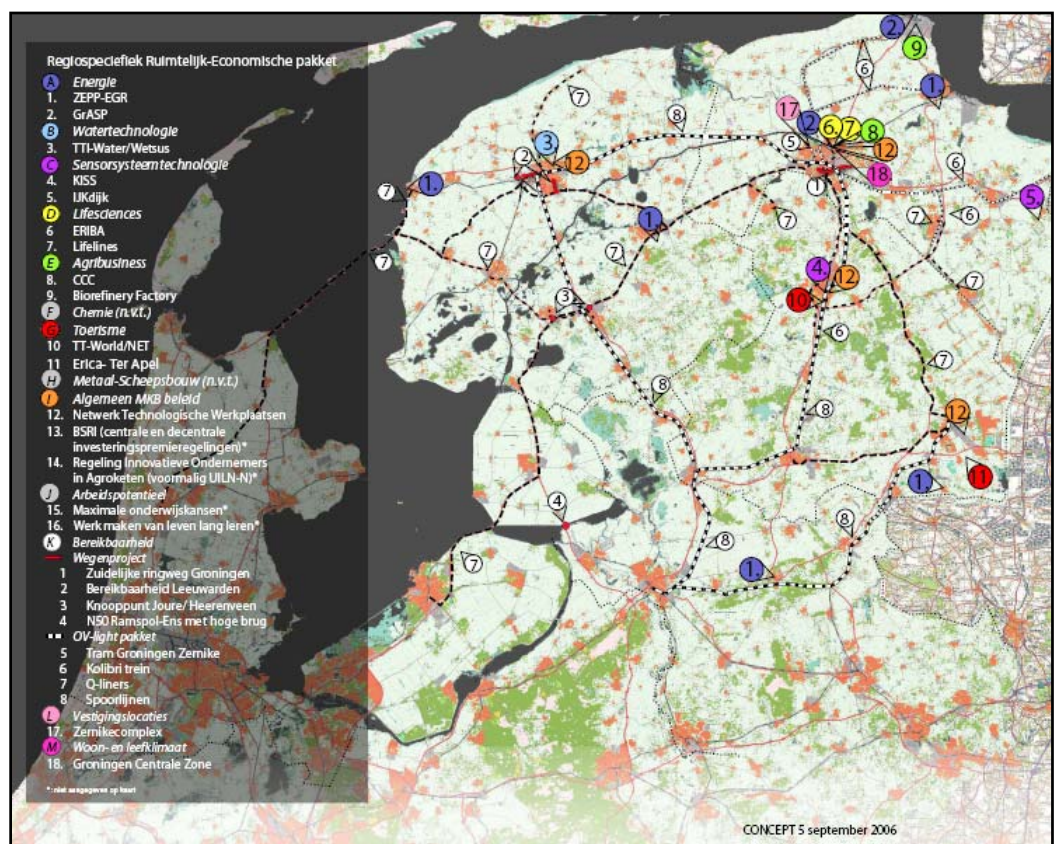
Het gaat er bij deze verbindingen om de functionaliteit te verhogen (hogere frequentie) met beperkte infrastructurele maatregelen. Voor het OV-light is een berekening gemaakt van de vervoerscijfers door de uitkomsten van het LMS en de resultaten uit de Netwerkanalyse met elkaar te combineren. Deze combinatie was in de relatief beperkte tijd die beschikbaar was de beste oplossing voorhanden, maar zorgt niet op alle onderdelen voor robuuste uitkomsten. In de vervoersanalyse wordt daar waar mogelijk dan ook een bandbreedte aangegeven, waarbij de

uitkomsten van LMS veelal de onderkant en de uitkomsten van NRM de bovenkant van de marge aangeven.

In bijlage B worden deze projecten uitgebreider beschreven.

De regio behoudt zich het recht voor om de verbinding Heerenveen-Drachten-Groningen als treinverbinding in te dienen voor het regiospecifiek pakket. Deze treinverbinding is in fase 1 van de structuurvisie reeds doorgerekend. In het OV-light pakket is dit traject als HOV-as opgenomen. De treinverbinding Heerenveen-Drachten-Groningen was opgenomen in de HZL++-rapportage en wordt in deze fase daarom niet verder uitgewerkt.

Op onderstaand kaartbeeld zijn alle individuele projecten die in aanmerking komen voor het regiospecifieke pakket weergegeven.



3.5 Aanpak van de effectenstudies

In deze paragraaf wordt per alternatief de aanpak beschreven voor de diverse effectenstudies. Het betreft dezelfde effectenstudies als in de Structuurvisie van april jl.:

- (kwantitatieve) risicoanalyse;
- economische effecten (KBA en/of economische beoordeling)

-
- milieueffecten;
 - ruimtelijke effecten;
 - business case (niet voor ruimtelijk-economische projecten).

De effectenstudies kennen voor de alternatieven in Structuurvisie deel II (HST/HZL+ en regiospecifiek pakket, bestaande uit ruimtelijk-economische projecten en regionale bereikbaarheidsprojecten) in beginsel een gelijke aanpak. Er zijn beperkte verschillen tussen de aanpak voor de bereikbaarheidsprojecten (HST/HZL+ en regionale bereikbaarheid) en de ruimtelijk-economische projecten. Om die reden worden deze onderstaand afzonderlijk toegelicht

Effectbepaling ruimtelijk-economisch pakket

De ruimtelijk-economische projecten worden beschreven in de vorm van projectfiches. Op basis van de informatie in deze fiches worden de effectenstudies uitgevoerd. De ruimtelijk-economische projecten worden in eerste instantie per project beoordeeld in de verschillende effectbeschrijvingen. Na de afbakening van het pakket ten behoeve van de vergelijking zal vanuit de effecten van de projecten worden bepaald wat de effecten van het ruimtelijk-economische pakket zijn.

Risicobeschouwing

De risico's voor de ruimtelijk-economische projecten worden in beeld worden gebracht door de projectorganisatie ZZL. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de door projecttrekkers aangeleverde gegevens. Voor een aantal ruimtelijk-economische projecten zullen businesscases worden beschouwd.

Economische effecten

De economische effecten van de ruimtelijk-economische projecten worden in beeld gebracht door Ecorys en opgenomen in de 'KBA/economische beoordeling'. Voor het ruimtelijk-economische pakket zal geen KBA worden gemaakt, omdat voor een aantal onderdelen de stand van de methodiek nog niet zover is dat er een KBA kan worden gemaakt. Voor de projecten in het ruimtelijk-economische pakket wordt daarom per project een economische beoordeling gemaakt langs de lijnen van de zogenoemde ICRE-formats. Daarbij worden waar mogelijk de effecten op een meer kwantitatieve manier in beeld gebracht dan in de beoordeling van het Transitiealternatief in de Structuurvisie van april jl.

Milieueffecten

De milieueffecten van de ruimtelijk-economische projecten worden opgenomen in de SMB, uitgevoerd door Movares. Daar waar nodig is additionele expertise ingehuurd. Voor het in beeld brengen van deze effecten is het van belang dat de locatie van een project zoveel mogelijk kan worden vastgesteld.

Ruimtelijke effecten

De ruimtelijke effecten van de ruimtelijk-economische projecten worden in beeld gebracht door Movares in samenwerking met de projectorganisatie ZZL. Voor het in beeld brengen van deze effecten is

het van belang dat de locatie van een project zoveel mogelijk kan worden vastgesteld.

Effectbepaling HST/HZL + en regionaal bereikbaarheidspakket

Voor de HST en HZL+ worden vervoersconcepten, vervoersberekeningen, infrastructuurontwerpen en kostenramingen opgesteld. Voor de HST-3 is dit gebaseerd op de door Noord-Nederland aangegeven scope (d.d. 14 augustus). Voor de HZL+ NoordLink is dit gebaseerd op de door NS aangegeven scope.

Voor de regionale bereikbaarheidsprojecten worden in samenwerking met Noord-Nederland informatieprofielen opgesteld, gebaseerd op beschikbare informatie en daar waar nodig aangevuld met aanvullende uitwerking.

Risicoanalyse

De risico's zullen kwantitatief in beeld worden gebracht door de projectorganisatie. Er zal voor de regionale bereikbaarheidsprojecten een risicobeschouwing worden opgesteld, waarbij wordt getoetst in welke mate met risico's rekening is gehouden in de kostenramingen van de verschillende projecten. Daar waar geen rekening is gehouden met risico's, zal een opslagpercentage worden gehanteerd. Daarvoor wordt aangesloten bij de PRI-methode, zoals gebruikelijk voor wegenprojecten. Voor de regionale bereikbaarheidsprojecten zullen geen businesscases worden gemaakt.

Economische effecten / KBA

De economische effecten van het regionale bereikbaarheidspakket worden in beeld gebracht door Ecorys en opgenomen in de 'KBA/economische beoordeling'. Ook voor de regionale bereikbaarheidsprojecten worden waar mogelijk (quick scan) KBA's opgesteld.

Milieueffecten

De milieueffecten van de HST-3, HZL+ en het regionale bereikbaarheidspakket worden opgenomen in de SMB en in beeld gebracht door Movares.

Ruimtelijke effecten

De ruimtelijke effecten van de ruimtelijk-economische projecten worden in beeld gebracht door Movares in samenwerking met de projectorganisatie ZZL.

Business case

Met de businesscase voor de HST-3 (en HZL+) wordt inzicht gegeven in de financiële haalbaarheid van de geselecteerde vervoersconcepten vanuit het perspectief van de criteria die private investeerders en financiers hanteren voor de beoordeling van investeringsalternatieven. De businesscase wordt op hetzelfde kwaliteitsniveau uitgewerkt als de alternatieven die zijn opgenomen in de Structuurvisie van april jl.

Ook voor de OV projecten in het regionale bereikbaarheidspakket worden waar mogelijk businesscase berekeningen gemaakt.

4.HST-3

.....

4.1 Inleiding

De tussenresultaten voor de HST-3 worden beschreven aan de hand van het beoordelingskader uit de structuurvisie van april jl. Dat houdt in dat de volgende hoofdvragen worden langsgelopen:

- ‘waar doen we het voor?’: aansluiting bij ambities en knelpunten uit de probleemanalyse
- ‘wat hebben we er aan?’: maatschappelijke kosten-batenanalyse / economische beoordeling
- ‘wie gaat betalen?’: overzicht van de kosten, risico's en (eventueel) business case;
- ‘wat zijn de neveneffecten?’: de ruimtelijke en de milieueffecten.

4.2 Waar doen we het voor?

De vraag “waar doen we het voor” biedt zicht op de bijdrage van de HST-3 aan de ambities van en het probleemoplossend vermogen voor zowel Noord-Nederland als de Noordvleugel.

Noord-Nederland

Voor Noord-Nederland is daarbij van belang in hoeverre de HST-3 een bijdrage levert aan de ambitie om de ruimtelijk-economische structuur te vitaliseren. In de probleemanalyse, zoals opgenomen in de Structuurvisie van april jl., zijn vier opgaven benoemd om deze ambitie te kunnen bereiken:

- versterken van meest kansrijke economische clusters;
- concentreren van economische ontwikkeling en verstedelijking;
- stimuleren van innovatie, kennis en ondernemerschap;
- verbeteren van bereikbaarheid, zowel binnen de regio als van Noord-Nederland met de rest van Nederland.

Aan de hand van een vergelijkbare opzet als in de Structuurvisie van april jl. wordt onderstaand ingegaan op de mate waarin de HST-3 aansluit bij de ambities voor Noord-Nederland, probleemoplossend vermogen heeft op de vier opgaven en voorziet in de behoeften van consumenten (reizen, wonen, werken, recreëren). In de definitieve Structuurvisie wordt dit nader uitgewerkt.

De HST-3 leidt tot een verbetering van de bereikbaarheid van Noord-Nederland. De reistijdwinst voor de snelste verbinding van Schiphol naar Noord-Nederland en vice versa kan worden afgeleid uit de onderstaande tabel.

Reistijd en aantal snelle verbindingen Groningen/Leeuwarden-Schiphol					
Alternatief	Maximum snelheid in km/h	Groningen-Schiphol		Leeuwarden-Schiphol	
		Aantal snelle verbindingen/uur	Reistijd	Aantal snelle verbindingen/uur	Reistijd
Huidige situatie	140	2	147 min	1	145 min
Referentie 2020	140	2	132 min	1	129 min
HST 3	230 – 250	2	84 min	2	89 min

Het blijkt dat de HST-3 een reistijdwinst oplevert ten opzichte van de referentie van 48 minuten voor Groningen en 40 minuten voor Leeuwarden.

Een indicator voor de mate waarin de HST-3 voldoet aan de wensen van consumenten is het aantal extra treinreizigers dat ontstaat. Dit is weergegeven in onderstaande tabel.

Alternatief	Omschrijving	reizen / etmaal	rkm / etmaal
		x 1000	x 1 mio
Referentie 2020	alle verplaatsingen in, van en naar de ZZL corridor in 2020	146	9.2
		groei alternatief tov referentie 2020	
HST 3	HSL Groningen / Leeuwarden – Randstad	25	1.4

In procenten neemt het aantal reizigers in de Zuiderzeelijn corridor als gevolg van de HST-3 toe met ca. 17%. (HST-1 en HST-2: ca. 14%).

Als gevolg van de verbeterde bereikbaarheid (zowel binnen de regio als met andere regio's) verbetert de concurrentiepositie ten opzichte van andere regio's in binnen-en buitenland. De economische effecten van de HST-3 zijn nog niet volledig beschikbaar, maar een algemeen beeld kan al wel worden geschetst. In Noord-Nederland leiden de kostenvoordelen als gevolg hiervan vooral tot een hogere productiviteit per werknemer en in mindere mate tot het ontstaan van extra werkgelegenheid. De productiviteit neemt beperkt toe, de regionale economie groeit met minder dan .. % (pm) extra ten opzichte van de situatie zonder verbetering van de bereikbaarheid. Omdat de economische effecten gering zijn leiden deze nauwelijks tot een transitie binnen de economische sectoren in de richting van kennisgerelateerde activiteiten.

Noordvleugel

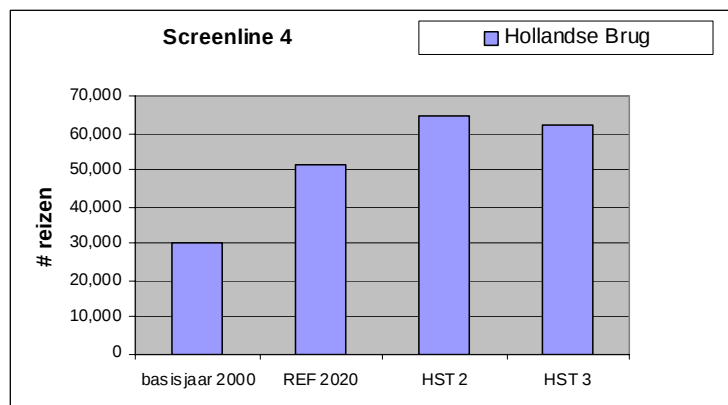
Het rijk heeft voor de Noordvleugel de ambitie om de internationale concurrentiepositie te versterken. Daarbij is een aantal opgaven geformuleerd:

- regionale wegbereikbaarheid verbeteren;
- vraag en aanbod op de arbeidsmarkt beter op elkaar aansluiten;
- tekort aan goed opgeleid personeel opvangen;
- OV knelpunten op de corridor Schiphol – Lelystad wegnemen;
- beschikbaarheid van bedrijventerreinen vergroten.

Met name het wegnemen van OV knelpunten is een relevante opgave in het kader van de Structuurvisie Zuiderzeelijn.

In de periode tot 2020 doet zich in de Noordvleugel een knelpunt voor in het sneltreinsegment. Er is sprake van overbezetting in het drukste spitsuur (meer reizigers dan treincapaciteit). De stoptreinen bieden ruimte om dit op te vangen, maar zijn door de langere reistijd (ca. 10 minuten) minder aantrekkelijk. Om het knelpunt op te lossen zijn meerdere oplossingsrichtingen denkbaar. Gedacht kan worden aan het sneller maken van stoptreinen en/of uitbreiding van het aantal sneltreinen. Dit vraagt in meer of mindere mate uitbreiding van infrastructuur.

In onderstaande figuur is voor de HST-3 het aantal treinreizigers per dag via de Hollandse brug weergegeven (twee richtingen). Het blijkt dat de HST-3 leidt tot extra treinreizigers. Dit is het gevolg van het feit dat per uur 4 extra treinen worden toegevoegd ten opzichte van de referentie. De HST-3 lost het knelpunt in de Noordvleugel derhalve deels op. Het probleemoplossend vermogen van de HST-3 voor de Noordvleugel wordt deels teniet gedaan doordat er extra treinreizigers vanuit (en naar) Noordoost Nederland via de Noordvleugel gaan reizen. Dit houdt in dat er voor treinreizigers met herkomst en bestemming in de Noordvleugel (Almere, Amsterdam) saldo minder extra treincapaciteit beschikbaar komt.



Voor een volledige oplossing van het OV knelpunt in de Noordvleugel is naar verwachting meer uitbreiding van treinen en infrastructuur nodig dan een HST-3 biedt. Op grond van de probleem- en capaciteitsanalyse die is uitgevoerd in het kader van de Structuurvisie van april jl. is het beeld als volgt. Dit is een globale indicatie, die in het kader van de Planstudie OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad verder moeten worden onderzocht.

In het Structuurvisieonderzoek is gekeken naar de benodigde capaciteit. Wanneer de capaciteit ontoereikend bleek is in eerste instantie getracht oplossingen te vinden door treinen met een groter aantal (zit)plaatsen in te zetten. Indien dat ook niet toereikend bleek kan een alternatief

met extra treinen een oplossing bieden. Met het oog op de hiervoor benodigde infra-capaciteit op de Zuidtak is gekeken naar de te verwachten/benodigde treinaantallen op de volgende doorsneden:

- Hollandse Brug;
- Weesp;
- Duivendrecht;
- Amsterdam Zuid / WTC.

Afhankelijk van de dienstregeling, en daarmee het aantal treinen per uur, zijn infrastructurele maatregelen nodig. Deze maatregelen moeten in principe in de fase vooruitlopend op die waarin de dienstregeling van kracht wordt, worden gerealiseerd.

Uit de vervoerstudie komt globaal samengevat naar voren:

- in de referentiesituatie voor 2020 zijn in de spits sneltreinen op de relaties Almere-WTC als ook Almere-Amsterdam Centraal overvol;
- toevoeging van 6 extra sneltreinen waarvan er 4 van Almere naar de Zuidas en 2 richting Amsterdam Centraal rijden lijkt (op basis van de HST1-resultaten) voor 2020 een oplossing te kunnen bieden;
- in de periode na 2020 is bij een verdere groei van Almere (met 60.000 woningen) naar verwachting verdere opwaardering van de treindiensten / uitbreiding van infrastructuur nodig.

In totaal zou het voor de Noordvleugel kunnen gaan om een investering van ca. 850 (fase I + II) miljoen euro tot ca. 1,7 miljard euro (fase III). Gelet op het bovenstaande zou een onderstaande fasering aan de orde kunnen zijn. Een HST-3 vult een deel van fase I en II in.

Fase I tot 2012:

Aanleg van infrastructuur zodat vanaf 2013 de Hanzelijn kan worden bediend; met de ZZL referentiedienstregeling als uitgangspunt zouden altijd de volgende maatregelen aan de orde zijn:

- Almere Poort tot Oostvaarders 4 sporig.

Fase IIa, 2013-2016 (moet uiteraard bij fasering Zuidas passend worden gemaakt)

Dienstregeling conform ZZL-referentie met successievelijke toevoeging van 2 tot 4 (snel)treinen per uur, passend bij de groeiende vraag.

Maatregelen die nodig zijn:

- uitbreiding Zuidas naar 4-4-4.

Fase IIb, 2017-2020

Aanpassen van infrastructuur zodat rond 2020 een dienstregeling met 6 extra (snel)treinen t.o.v. de ZZL-referentie mogelijk wordt. Maatregelen:

- uitbreiding Muiderberg Aansluiting tot Almere Poort

Fase III, na 2020

Afhankelijk van de behoefte inzetten op een versterking/opwaardering van de stoptreindiensten in de vorm van een hoogfrequente RER- of S-Bahn-achtige verbinding al dan niet via het IJmeer. Daarvoor in alle gevallen aan de orde:

- uitbreiding Zuidas naar 4-6-4

-
- uitbreiding Utrechtboog-Gaasperdam Aansluiting
 - uitbreiding Almere naar 6 sporigheid

Afhankelijk van de route aanvullend één van de volgende opties:

- uitbreiding Muiderberg-Gaasperdam Aansluiting
- railverbinding of regionale OV verbinding door het IJmeer
- een Bypass langs Weesp (A1), dit heeft een relatie met de Vechtbrugproblematiek (openingsregime).

Bovendien zal de aanlanding op Schiphol extra aandacht behoeven. In de RER-varianten die de Hollandse Brug is aangenomen dat een deel van de treinen (die niet meer in/door de Schipholtunnel passen) ter hoogte van Riekerpolder zullen keren. Extra infrastructuur via een alternatieve route langs een mogelijke 2^e terminal en daarna aanlanding nabij de eerst biedt extra capaciteit en extra haltes. Hiervoor dient echter aanvullend een bedrag van:

- extra infra WTC-Schiphol via mogelijke 2^e terminal

4.3 Wat hebben we er aan?

De concept uitkomsten van de kosten-batenanalyse voor de HST-3 laten zien dat de maatschappelijke kosten beduidend hoger zijn dan de maatschappelijke baten. Dit betekent dat bij uitvoering van het project een negatieve bijdrage aan de nationale welvaart wordt geleverd, ook wel welvaartsverlies genoemd. De omvang is weergegeven in de tabel.

De investeringskosten van de infrastructuur en de kosten van beheer en onderhoud vormen de directe kosten van de HST-3. De directe baten hebben (zie onderstaande tabel) allereerst te maken met de kortere reistijden. Dit leidt tot een waardering van de reistijdwinsten voor reizigers. De HST-3 heeft ook een (positief) effect op de reistijd voor autoverkeer. Daarnaast komt het exploitatiesaldo bij de directe effecten aan de orde, het effect hierop is neutraal. Dit betekent dat de extra kosten van de nieuwe diensten min of meer gelijk aan de extra opbrengsten.

Bij de indirecte effecten gaat het om de effecten op werken. Deze effecten zijn positief, maar niet groot. Het aantal extra banen dat ontstaat als gevolg van de bereikbaarheid is gering.

De externe effecten zijn nog niet in de concept rapportage opgenomen. Deze volgen in het eindrapport.

Maatschappelijke kosten en baten van de HST-3 (in € mld. NCW 2011-2090) – voorlopig

	Meeteenheid	Projecteffecten in 2020 Verschillen ten opzichte van Referentie 2020	Netto Contante Waarde* 2011-2090 (x mld €) Verschillen ten opzichte van Referentie 2020
KBA posten		HTS3	HST3
Baten			
<i>Directe effecten</i>			
Reistijdwinst trein	Uren (x mln)	6,8	0,6
Reistijdwinst auto	Uren (x mln)	0,6	0,1
Betrouwbaarheid	Punctualiteit		+
Exploitatiesaldo OV	mld €		+0,0
<i>Indirecte effecten</i>			
Arbeidsmarkt	Banen**		0,2
Overige effecten	Imago, export		0
<i>Externe effecten</i>			
Natuur (ruimtebeslag)	Ha		
Landschap (schaalconf/ nat. landschap)	m/m2		
Bodem en water	1000 m2		
Overige***			0,0
Totaal baten			0,9
Kosten			
Infrastructuur****			3,8
Vermeden investeringen			-0,3
Beheer en Onderhoud			0,6
Totaal kosten			4,1
Saldo (kwalitatief)			
Saldo KBA (kwantitatief)			-3,2

Ecorys, "Economische beoordeling aanvullende alternatieven Zuiderzeelijn. Onderzoek in het kader van de Structuurvisie deel 2, samenvatting en eerste resultaten", concept d.d. 8 september 2006.

*: Bij de bepaling van de NCW zijn alle baten verdisconteerd met 7%. De investeringskosten, vermeden investeringskosten en beheer- en onderhoudskosten zijn verdisconteerd met 4%

** : Het betreft hier alleen het aantal netto gecreëerde banen als gevolg van de daling van zakelijke reiskosten

***: Verkeersveiligheid, geluid, emissies

****: Inclusief exogene risico's

4.4 Wie gaat betalen?

De basis voor het ontwerp van de HST 3 is het ontwerp van de HST 1 uit de vorige fase. Hierin is naar besparingsmogelijkheden gezocht. De verkende besparingsopties zijn onder te verdelen in 5 groepen:

- Maatregelen die betrekking hebben op de functionaliteit
- Maatregelen die betrekking hebben op het niveau van inpassing
- Alternatieve baanconcepten
- Kostenposten uit de bouwkostenraming
- Overige besparingsmogelijkheden

Van elk van de verkende besparingsmogelijkheden is gezien of die nadere uitwerking behoefde. De belangrijkste aanpassingen en optimalisaties zijn de volgende:

- Geen zettingvrije plaat, besparing van €569 mln.
- 4 i.p.v. 6 sporen op station Lelystad, besparing van €31 mln.
- Basis station i.p.v. kruisstation Heerenveen, besparing van €22 mln.
- Boog Leeuwarden, additioneel €153 mln.

De raming van het investeringsbedrag voor de HST 3 is gebaseerd op de kostenraming van de HST 1 uit de vorige fase. Deze bedroeg €5,0 mld. Naast de bovengenoemde besparingen zijn een aantal errata en andere aanpassingen doorgevoerd. Het investeringsbedrag van de HST 3 bedraagt € 4,1 mld., inclusief risico's en onzekerheden. De benodigde kosten in de Noordvleugel zijn hierin opgenomen. Het aandeel aan beheer en onderhoud is vergelijkbaar met de HST1. De risicoanalyse is op eenzelfde wijze uitgevoerd als de vorige keer.

Hoewel er ten opzichte van de HST 1 sprake is van een flinke besparing moet worden opgemerkt dat het aandeel beslisonzekerheden van de HST 3 hoger ligt, namelijk €2,1 mld. ten opzichte van €1,9 mld. voor de HST 1. De grootste beslisonzekerheid is 1,0 mrd. en wordt veroorzaakt door de besparing op de zettingvrije plaat: Die brengt als risico met zich mee dat dit wellicht niet wordt geaccepteerd. Aangezien er in de vorige fase sprake was van deels zettingvrije plaat, deels aarden baan was deze beslisonzekerheid in de vorige fase lager.

De Netto Contante waarde van de overheidsbijdrage ligt tussen de €4,2 mld. en €5,4 mld.

	Wat gaat dat kosten?		Wie gaat dat betalen?	
	Investeringskosten in € mld.	Som beslisonzekerheden	Markt (mogelijk) in € mld.	Overheid (business case) in € mld.
HST (3)	4,1	2,1	0	4,2-5,4

4.5 Wat zijn de neveneffecten?

	Ruimtelijk	Milieu		Veiligheid
		G	Q	
HST (3)	+	-	--	nnb

De milieueffecten

Een van de belangrijkste effecten van de HST3 wordt veroorzaakt door de doorsnijding van het VHR (Vogel- Habitatrichtlijngebied) Van Oordt's Mersken. Hier is de kans op significante effecten door ruimtebeslag en akoestisch ruimtebeslag groot. Mede gezien de effecten op het gebied van bodem en water is dit een hotspot. Verder is in de HST3 de doorsnijding van de Noordoostpolder (UNESCO en Belvédère gebied) een hotspot.

Wat opvalt is dat de effecten van de passage van het Ketelmeer ondanks het ruimtebeslag (een VHR gebied) relatief beperkt zijn. Omdat nu reeds sprake is van relatief veel geluidhinder door autoverkeer waarmee gebundeld wordt, is de kans op significante effecten relatief beperkt. Verder is (net als bij de Hanzelijn plus) sprake van geluidseffecten op de Oostvaardersplassen. Voor de HST3 geldt dat ook de natuur- en recreatieve waarden van het Leekstermeer (VHR gebied) worden aangetast door extra barrièrewerking en geluidhinder. Het HST alternatief 1 en 3 scoren vrijwel gelijk. Het verschil in effecten betreft met name de extra hydrologische effecten als gevolg van de grotere lengte aardenbaan bij het HST3-alternatief.

De ruimtelijke effecten

De ruimtelijke effecten van de HST3 zijn vergelijkbaar met de ruimtelijke-effecten van de HST1. De verwachting die vanuit ruimtelijk perspectief leeft is dat de HST3 kan bijdragen aan de bundeling en concentratie van werkgelegenheid in de stedelijke centra als gevolg van een regionale herverdeling. Deze verwachting is gebaseerd op vergelijkbare situaties in andere steden. De aantrekkingskracht van een HST-station en de investeringsstromen die hiermee gemoeid zijn, zorgen in die situaties voor een katalyserend effect op andere ruimtelijke ontwikkelingen. De verwachte sterkere ruimtelijke concentratie van werkgelegenheid in de stedelijke centra vanuit ruimtelijk perspectief, als gevolg van regionale herverdeling wordt echter nauwelijks door onderzoeksresultaten (o.a. KBA) gestaafd. De bijdrage van de HST3 aan een sterkere bundeling van woonfuncties, anders dan door de regionale woningbouwafspraken reeds is vastgelegd, is dan ook beperkt.

4.6 Verschillen met de HST 1 en 2

De HST3 betreft een ten opzichte van de eerder uitgewerkte HST1 en HST2 geoptimaliseerde hogesnelheidsverbinding van Noord-Nederland

naar de Randstad. De optimalisaties zijn met name gericht op aanpassingen van de scope, die er toe bij zouden kunnen dragen om het saldo van de benodigde overheidsbijdrage en/of het resultaat van de kosten-batenanalyse ten opzichte van de eerder onderzochte alternatieven te verbeteren. Gelet op de resultaten uit de Structuurvisie kan worden geconcludeerd dat het verlagen van de aanlegkosten één van de meest effectieve middelen is. Veelal betekent een besparing ook verlies aan functionaliteit en/of kwaliteit. Gezocht werd vooral naar besparingen waarbij sprake was van geen of – ten opzichte van het bespaarde bedrag – een verhoudingsgewijs beperkt verlies. Alternatief kan ook aan opbrengstenverbetering worden gedacht. Dit leidt vaak echter ook tot extra kosten die hoger zijn dan de gerealiseerde opbrengstverbetering.

Naast het besparingseffect van een gewijzigde scope (aangepaste functionaliteit) is met name ook gekeken naar het wegnemen van majeure onzekerheden in de raming betreffend de inpassing door betreffende onderdelen gedetailleerder te onderzoeken.

Tenslotte heeft ook een review van de ramingen van de HST-1 en HST-2 tot het bijstellen van een aantal kengetallen geleid.

Aanpassen van de scope

Frequentie en snelheid van een treinverbinding zijn belangrijke factoren bij het ontwerpen van railinfrastructuur en beïnvloeden in belangrijke mate de hoogte van de investeringskosten.

Frequentie

Er moet voldoende capaciteit op het spoor aanwezig zijn teneinde de treindienst met de beoogde frequentie te kunnen realiseren. Voor het trajectgedeelte Lelystad-Groningen is uitgaande van minimaal 4 treinen per richting altijd een dubbelsporige uitvoering noodzakelijk. Ook bij 6 of 8 treinen kan met dubbelspoor worden volstaan. Op het reeds bestaande en druk bereden traject Schiphol-Lelystad is dat anders. Daar dienen maatregelen te worden genomen om de extra treinen mogelijk te maken. In het HST1-alternatief was er sprake van 6 extra treinen per uur. Dit had investeringskosten op dit traject gedeelte van ruim 850 miljoen Euro ten gevolg. Met 4 i.p.v. 6 extra treinen per uur is een bedrag van ruim 600 miljoen Euro gemoeid. De besparing als gevolg van minder treinen bedraagt dus ca. 250 mio Euro.

Snelheid

De infrastructuur dient te worden ontworpen voor de beoogde snelheid. Op het trajectgedeelte Lelystad-Groningen zit er met name een kostensprong bij snelheden boven de 160 km/h. In tegenstelling tot aanvankelijke vermoedens blijkt het verschil tussen 200 en 250 km/h zeer beperkt te zijn. Anders wederom op het trajectgedeelte Schiphol-Lelystad. Daar moeten aanzienlijke maatregelen worden getroffen om het bestaande spoor voor hogere snelheden geschikt te maken. Ook bij de HST1 en de HST2 is slechts tussen Almere Oostvaarders en Lelystad snelheidsverhoging aangenomen omdat de kosten als gevolg van snelheidsverhoging tussen Schiphol en Almere in

verhouding tot de snelheidswinst buiten proportie zouden zijn. Bij de HST-3 is er voor gekozen om ook de snelheidsverhogende maatregelen tussen Almere Oostvaarders en Lelystad niet uit te voeren. Dit levert een besparing van 140 mio. Euro op.

Concretiseren van de inpassingseisen

PM

Wijzigingen als gevolg van review

PM

	HST-1	HST-2	HST-3
Treinen per uur:	6	4	4
- sneltreinen	4	-	2
- minder snelle treinen	2	-	2
- alternerende	-	4	-
Aantal doorgetrokken HSL-Zuid-treinen	4	4	2
Aantal doorgaande treinen van/naar Amsterdam Centr	2	-	2
Directe aansluiting Leeuwarden	nee (alleen met overstap)	ja	ja
Snelheid Almere - Lelystad	200 km/h	200 km/h	140 km/h
Snelheid Lelystad - Groningen	250 km/h	250 km/h	250 km/h
Snelheid Heerenveen - Leeuwarden	140 km/h	200 km/h	140 km/h
Sneltrein stopt in Lelystad	ja	ja	ja
Extra stop Almere (Buiten)	nee	nee	ja
Route	max. bundeling A6/A7	via Heerenveen Zuid	max. bundeling A6/A7

In de kolom HST-3 zijn afwijkingen van HST-1 en/of HST-2 **vetgedrukt**

In onderstaande tabel zijn de uitkomsten van de drie alternatieven naast elkaar gezet

	HST-1	HST-2	HST-3
Aanlegkosten	5,1 miljard	5,3 miljard	4,1 miljard
Exploitatiesaldo	-0,9 miljard	-0,7 miljard	0,0 miljard
Aantal extra reizen / etmaal tov referentie	19.200	23.300	24.800
Kosten/Batensaldo	-5,1	-5,3	-3,2

5.HZL-plus Noordlink

.....

5.1 Inleiding

De tussenresultaten voor de HZL+ NoordLink worden beschreven aan de hand van het beoordelingskader uit de structuurvisie van april jl. Dat houdt in dat de volgende hoofdvragen worden langsgelopen:

- waar doen we het voor: aansluiting bij ambities en knelpunten uit de probleemanalyse
- wat hebben we er aan: maatschappelijke kosten-batenanalyse / economische beoordeling
- wie gaat betalen: overzicht van de kosten, risico's en (eventueel) business case;
- wat zijn de neveneffecten: de ruimtelijke en de milieueffecten.

5.2 HZL+ Noordlink als reeel alternatief?

De hoofdvraag voor de Hanzelijn+ NoordLink variant van de NS is om de verschillen in beeld te brengen met de in de Structuurvisie van april jl. onderzochte Hanzelijn+ varianten. Volledigheidshalve is dit gedaan in de vorm van een zo volledig mogelijke uitwerking van de Hanzelijn+ NoordLink variant. Op deze wijze wordt er in deze tussenrapportage dan ook gerapporteerd over de Hanzelijn+ NoordLink (zie volgende paragraaf).

Of de Hanzelijn+ NoordLink ook daadwerkelijk een reeel alternatief is in die zin dat er in besluitvorming over de definitieve Structuurvisie vóór de alternatief zou kunnen worden gekozen, wordt in belangrijk mate bepaald door de mate waarin dit alternatief is te verenigen met de Ontwerpvoorschriften (OVS) voor nieuwe spoorinfrastructuur. Het grote verschil tussen de variant van de NS en de eerder in de Structuurvisie onderzochte varianten van de Hanzelijn + wordt immers gevormd door de interpretatie van deze voorschriften.

De NS heeft in het kader van de Structuurvisie van april jl. aangegeven mogelijkheden te zien voor een goedkopere Hanzelijn+ door op enkele onderdelen af te wijken van de Ontwerpvoorschriften (OVS). Het betreft o.a. het niet ongelijkvloers maken van alle spoorwegovergangen bij verhoging van de snelheid naar 160 km/u, terwijl dit volgens de OVS wel zou moeten. In de afgelopen weken heeft overleg plaatsgevonden met NS, Prorail en Inspectie Verkeer en Waterstaat. Uit dit overleg is gebleken dat de interpretatie van de NS op zich interessante (want kostenverlagende) aspecten in zich heeft, maar dat het feit blijft dat de NoordLink variant strijdig is met de OVS. Een herziening van de OVS is vooralsnog door Prorail en DGP niet voorzien. Daarnaast is er beleidsmatig geen ruimte noch wens om - mede vanuit optiek van veiligheid - afwijkingen van de

OVS toe te staan. Op grond hiervan kan worden gesteld dat de Hanzelijn+ NoordLink variant geen reële variant is.

Uit de uitwerking van de NoordLink variant, die volledigheidshalve wel heeft plaatsgevonden, is daarnaast af te leiden dat de (kosten)voordelen die deze variant biedt ten opzichte van eerder onderzochte Hanzelijn+ varianten relatief beperkt is. De kosten blijven relatief hoog, zeker in vergelijking tot de voordelen (reistijdwinst, economische effecten) die de NoordLink variant biedt. Daarnaast gaat deze variant uit van een afsnijding door het Reestdal, hetgeen beduidend negatief scoort in de SMB.

5.3 Resultaten HZL+ 160 Noordlink

5.3.1. Waar doen we het voor?

De vraag “waar doen we het voor” is de belangrijkste vraag in het beoordelingskader en biedt zicht op het probleemoplossend vermogen van de HZL+160 Noordlink voor zowel Noord-Nederland als de Noordvleugel. Voor Noord-Nederland is daarbij van belang in hoeverre de HZL+160 Noordlink een bijdrage levert aan de opgaven voor het Noorden, zoals opgenomen in de Structuurvisie Zuiderzeelijn.

Uit de KBA blijkt dat de economische effecten van de HZL+Noordlink kleiner zijn dan de economische effecten van de HZL+200 en daarmee zeer gering zijn. Onder de vraag ‘waar doen we het voor?’ kan daarom hetzelfde beeld worden geschetst als in de Structuurvisie deel 1. In vergelijking tot de HST3 gaat het bij de HZL+160 Noordlink om een geringere bijdrage dan de HST3.

De verbetering van de bereikbaarheid is als volgt: De reistijdwinst voor de snelste verbinding van de Randstad naar het Noorden en vice versa bedraagt ten opzichte van de huidige situatie voor Groningen (147- 119) = 28 minuten en voor Leeuwarden 145-133 = 12 minuten.

De reistijden zijn voor de HZL + alternatieven zijn in de onderstaande tabel opgenomen.

Reistijd en aantal snelle verbindingen Groningen/Leeuwarden - Schiphol					
		Groningen- Schiphol		Leeuwarden - Schiphol	
Alternatief	Maximum snelheid	Aantal snelle verbindingen/uur	Reistijd	Aantal snelle verbindingen/uur	Reistijd
Huidige situatie	140 km/u	2	147 min	1	145 min
Referentie 2020	140 km/u	2	132 min	1	129 min
HZL+ 140 / HZL ++	140 km/u	2	125 min	2	123 min
HZL+ 200	200 km/u	2	101 min	2	105 min
HZL+ 160 arm	160 km/u	2	125 min	2	122 min
HZL+ 160 Noordlink	160 km/u	2	119 min	2	133 min

- Reistijd betreft gewogen gemiddelde reistijd in minuten (indien van toepassing is dat inclusief overstaptijd)

Ondanks de verbeterde bereikbaarheid zijn zoals gezegd de economische effecten als gevolg hiervan beperkt. Dit geldt eveneens voor de ruimtelijke effecten. Er is nauwelijks sprake van een verdere concentratie van wonen en werken in Noord-Nederland als gevolg van de HZL+160 Noordlink.

5.3.2. Wat hebben we er aan?

De concept uitkomsten van de kosten-batenanalyse voor de HZL+160 Noordlink tonen, evenals die de HST-3, een negatief kosten-batensaldo. Ook hier is sprake van een welvaartsverlies. De omvang is weergegeven in onderstaande tabel.

De investeringskosten van de infrastructuur en de kosten van beheer en onderhoud vormen de directe kosten van de HZL+160 Noordlink. De directe baten hebben (zie onderstaande tabel) te maken met de kortere reistijden, er zijn geen directe baten voor het autoverkeer. Dit leidt tot een waardering van de reistijdwinsten voor reizigers. Het exploitatiesaldo van de HZL+160 Noordlink is positief.

Bij de indirecte effecten gaat het om de effecten op werken. Deze effecten zijn positief, maar niet groot en kleiner dan voor de HST-3. Het aantal extra banen dat ontstaat als gevolg van de bereikbaarheid is ook in geval van de HZL+160 Noordlink gering.

De externe effecten volgen in het eindrapport.

Maatschappelijke kosten en baten van de HZL+160 Noordlink (in € mld. NCW 2011-2090) – voorlopig

KBA posten	Meeteenheid	Projecteffecten in 2020 Verschillen ten opzichte van Referentie 2020	Netto Contante Waarde* 2011-2090 (x mld €) Verschillen ten opzichte van Referentie 2020
		HZL+160 Noordlink	HZL+160 Noordlink
Baten			
<i>Directe effecten</i>			
Reistijdwinst trein	Uren (x mln)	2,0	0,2
Reistijdwinst auto	Uren (x mln)	0	0
Betrouwbaarheid	Punctualiteit		0
Exploitatiesaldo OV	mld €		0,2
<i>Indirecte effecten</i>			
Arbeidsmarkt**	Banen		0,1
Overige effecten	Imago, export		0
<i>Externe effecten</i>			
Natuur (ruimtebeslag)	Ha		
Landschap (schaalconf/ nat. landschap)	m/m2		
Bodem en water	1000 m2		
Overige***			
Totaal baten			0,5
Kosten			
Infrastructuur****			3,2
Vermeden investeringen			0
Beheer en Onderhoud			0,2
Totaal kosten			3,4
Saldo (kwalitatief)			
Saldo KBA (kwantitatief)			-2,9

Ecorys, "Economische beoordeling aanvullende alternatieven Zuiderzeelijn. Onderzoek in het kader van de Structuurvisie deel 2, samenvatting en eerste resultaten", concept d.d. 8 september 2006.

*: Bij de bepaling van de NCW zijn alle baten verdisconteerd met 7%. De investeringskosten, vermeden investeringskosten en beheer- en onderhoudskosten zijn verdisconteerd met 4%

** : Het betreft hier alleen het aantal netto gecreëerde banen als gevolg van de daling van zakelijke reiskosten

***: Verkeersveiligheid, geluid, emissies

****: Inclusief exogene risico's

5.3.3. Wie gaat betalen?

De basis voor het ontwerp van de HZL+ Noordlink is het ontwerp van de HZL+ uit de vorige fase. Als gevolg van het debat in de Tweede Kamer is dit ontwerp gezien op mogelijke aanpassingen op voorstellen die de NS hiertoe heeft gedaan. Deze zijn nader verkend en uitgewerkt.

De kostenraming voor de HZL+ Noordlink laat een investeringsbedrag van €3,6 mld zien, inclusief risico's en onzekerheden. De HZL+160 uit de vorige fase laat een investeringsbedrag van €3,0 mld. zien. De toename wordt met name veroorzaakt door:

- Snelheidsverhoging en baanuitbreiding op het traject Schiphol-Lelystad
- Nieuwe infrastructuur tussen Diemen en Muiderberg gebundeld langs de snelweg A1.
- Ramings update

Daarnaast tellen de beslisonzekerheden op tot in totaal €0,9 mld. waarvan het risico op het opheffen van minder overwegen de belangrijkste is.

De HZL+ is in een business case achtige setting doorgerekend. De NCW is €4,6.

	Wat gaat dat kosten?		Wie gaat dat betalen?	
	Investeringskosten in € mld.	Som beslisonzekerheden	Markt (mogelijk) in € mld.	Overheid (business case) in € mld.
Hanzelijn +160	3,6	0,9	0,2	4,6

5.3.4. Wat zijn de neveneffecten?

	Ruimtelijk	Milieu		Veiligheid
		G	Q	
Hanzelijn +160	+	--	-	nnb

Milieueffecten

De HZL+160 maakt zoveel mogelijk gebruik van de bestaande infrastructurele baan. Hierdoor is het fysieke ruimtebeslag relatief beperkt. Om de baan voor hogere snelheden geschikt te maken zijn er aanpassingen in de ondergrond nodig en zal de bovenbouw ook mometen worden aangepast (andere bovenleiding en het ongelijkvloers maken van een aantal kruisingen). De nieuwe spoorbogen bij Meppel en Hoogeveen vragen om zorgvuldige inpassing, evenals het tracé tussen Zwolle en Hoogeveen bij het HZL plus 160 Noordlink alternatief. Zij zullen hoe dan ook milieueffecten veroorzaken. Het HZL plus 160 Noordlink alternatief scoort op de aspecten Cultuurhistorie &

Archeologie en Landschap & Inpassing slechter dan de HZL plus 160 door de nieuwe doorsnijding bij Echten en het Reestdal.

Daarnaast is de externe veiligheid op en rond de emplacementen van Weesp Haren/Onnen en Meppel voor alle Hanzelijn plus alternatieven een aandachtspunt omdat de ligging van sporen en wissels ten opzichte van de bebouwde omgeving in de onderzoeksalternatieven wijzigt en medegebruik van de sporen door het goederenvervoer plaatsvindt.

Voor het tracédeel tussen Zwolle en Schiphol is het belangrijkste aandachtspunt de mogelijke significante effecten van akoestisch ruimtebeslag (effecten op geluid) op de Oostvaardersplassen. Bij het HZL plus 160 Noordlink alternatief vormt de nieuwe doorsnijding tussen Zwolle en Hoogeveen bij Echten en het Reestdal een hotspot op de aspecten Natuur, Landschap en Inpassing en Cultuurhistorie en Archeologie. De passage met de Overijsselse Vecht is een belangrijk punt bij de verdere uitwerking, vanwege de status van Vogelrichtlijngebied. Ook de nieuwe doorsnijding bij Diemen is een hotspot. Dit hotspot wordt gevormd door verschillende aandachtspunten vanuit de aspecten Bodem & Water, Natuur en Cultuurhistorie en Archeologie.

Ruimtelijke effecten

Er worden vanwege de beperkte reistijdwinst geen effecten verwacht op bundeling en concentratie van wonen en werken die ook niet bij een autonome ontwikkeling zouden plaatsvinden. De kwaliteitsimpuls voor Noord Nederland is daarvoor te gering, terwijl ook het imago-effect van een HST ontbreekt.

6.Regiospecifiek pakket

6.1 Inleiding

De tussenresultaten voor de projecten die in aanmerking komen voor het regiospecifieke pakket worden beschreven aan de hand van het beoordelingskader uit de structuurvisie van april jl. Dat houdt in dat de volgende hoofdvragen worden langsgelopen:

- waar doen we het voor: aansluiting bij ambities en knelpunten uit de probleemanalyse
- wat hebben we er aan: maatschappelijke kosten-batenanalyse / economische beoordeling
- wie gaat betalen: overzicht van de kosten, risico's en (eventueel) business case;
- wat zijn de neveneffecten: de ruimtelijke en de milieueffecten.

6.2 Waar doen we het voor?

De vraag “waar doen we het voor” biedt zicht op de bijdrage van het regiospecifiek pakket aan de ambities van en het probleemoplossend vermogen voor Noord-Nederland. Daarmee biedt de vraag tevens inzicht in de mate waarin het regiospecifiek pakket invulling kan geven aan de voor Noord-Nederland gestelde opgaven. Omdat het regiospecifieke pakket vooralsnog niet is afgebakend wordt in deze paragraaf het antwoord op de vraag ‘waar doen we het voor?’ vooralsnog gebaseerd op de effecten van de individuele projecten.

Regionale bereikbaarheidsprojecten

De regionale bereikbaarheidsprojecten uit het RSP leveren alle een positieve bijdrage aan het verbeteren van de bereikbaarheid binnen Noord-Nederland. Het gaat dan enerzijds om het toevoegen van extra capaciteit (als het gaat om de wegen) en anderzijds om het verhogen van de frequentie en het uitbreiden van het netwerk (als het gaat om OV). Daarbij kan onderscheid worden gemaakt in projecten die een bijdrage leveren aan het verbeteren van de bereikbaarheid in de stedelijke gebieden, zoals bijvoorbeeld Zuidelijke Ringweg Groningen, Kolibri tram en Bereikbaarheid Leeuwarden en in projecten die een bijdrage leveren aan het verbinden van de stedelijke centra onderling, zoals de treinverbinding Leeuwarden-Groningen en een aantal van de bovenregionale Q-liners.

Uit de vervoersgegevens (en de quick scan KBA) voor de wegenprojecten kan het volgende worden opgemerkt. De Zuidelijke Ringweg Groningen voorziet in een oplossing voor de bereikbaarheidsproblematiek in de stad Groningen. Daarbij heeft de zogenoemde variant 2, waarbij er op meer punten tussen de hoofdweg en de parallelwegen kan worden geschakeld

en het systeem dus ook flexibeler wordt en daarom betere vervoerseffecten genereert dan variant 1. Ook het wegenproject Bereikbaarheid Leeuwarden en dan met name het verbeteren van de regionale invalswegen draagt bij aan het verbeteren van de stedelijke bereikbaarheid van Leeuwarden. Voor de N50 geldt dat de capaciteit van weg verbetert door het verbreden van de weg van 2*1 naar 2*2. Het verhogen van de brug zorgt ervoor dat er minder brugopeningen noodzakelijk zijn. Vanwege de invloed van het toeristenseizoen heeft dit met name in de zomer een positief effect op de bereikbaarheid. Voor Knooppunt Joure in samenhang met Heerenveen kan worden gesteld dat door middel van de korte termijn-maatregelen de bereikbaarheidsproblematiek wordt opgelost. De middellange en lange termijn maatregelen zijn vanuit bereikbaarheidsperspectief dan ook niet noodzakelijk.

Uit de vervoersanalyse (en de quick scan KBA) voor OV-light kan het volgende worden opgemerkt, gegeven ook wat eerder al is opgemerkt over de robuustheid van de uitkomsten van de combinatie van LMS en de uitkomsten van de Netwerkanalyse. Een aantal projecten scoort goed als het gaat om het genereren van extra reizigers. Het gaat dan met name om de (boven)regionale Q-liners, de spoorverbinding Groningen-Leeuwarden en Kolibri-trein. Daarbij scoren de bovenregionale Q-liners, die in een ontbrekende schakel van het spoornetwerk voorzien relatief beter dan de Q-liners die dit niet doen. Voor een aantal treinverbindingen geldt dat de doorgevoerde frequentieverhogingen zorgen voor extra kwaliteit op de verbinding. Dit geldt met name voor de verbindingen waarbij er in de spits sprake is van ondercapaciteit. Het betreft dan de verbinding Leeuwarden-Groningen en de spoorlijn Leeuwarden-Sneek-Stavoren. Voor Kolibri-tram geldt dat de reizigers van de tram anders voor een groot deel met de bus werden vervoerd. De tram sluit wel aan bij de ruimtelijk-economische structuur van de stad. De verbeteringen in de dienstregeling op de verbindingen Leeuwarden-Zwolle en Groningen-Zwolle zorgen voor door de frequentieverhoging mede voor een verbetering van het netwerk externe bereikbaarheid van het landsdeel met de rest. Voor Zwolle-Emmen geldt dat uit de onderzoeksresultaten niet helder is welk van de veranderingen het meeste oplevert.

Het OV-light pakket is vanuit de netwerkgedachte van het OV in de regio samengesteld. Overall is het beeld dat met het verbeteren van het OV-netwerk in het Noorden met name de interne regionale bereikbaarheid verbetert. Uit de vervoersanalyse komt echter ook naar voren dat door het inzetten van een dergelijk pakket er ook concurrentie gaat ontstaan op de verschillende lijnen.

De regionale bereikbaarheidsprojecten dragen slechts in geringe mate bij aan de ruimtelijke opgave voor Noord Nederland. Alleen de projecten Zuidelijke Ringweg Groningen, bereikbaarheid Leeuwarden en Tram Groningen hebben een positieve bijdrage aan de ruimtelijke opgave van bundeling en concentratie en het versterken van steden. De economische effecten van de regionale bereikbaarheidsprojecten

zijn, net als het geval is bij de integrale bereikbaarheidsalternatieven, beperkt.

Ruimtelijk-economische projecten

De ruimtelijk-economische voorbeeldprojecten zeggen logischerwijs niets over het verbeteren van de bereikbaarheid. Wel leveren ze allemaal een positieve bijdrage aan de ruimtelijk-economische opgaven. Een groot deel van de voorbeeldprojecten zijn projecten in de kennisintensieve sectoren. Dit betekent dat ze zowel op de transitie van de economische structuur als op de ruimtelijke concentratie van economische activiteiten een positief effect hebben. Ook leveren de projecten netto extra werkgelegenheid op. Het merendeel van de ruimtelijk-economische projecten is gesitueerd in de stedelijke centra. Met name deze projecten dragen bij aan de ruimtelijke opgave voor Noord Nederland. De gepresenteerde voorbeeldprojecten zijn (gegeven ook de uitkomst van de prétoets van Ecorys) concreet genoeg uitgewerkt om bovenstaande beeld te kunnen schetsen.

Voor de score op de opgaven per project wordt verder verwezen naar de tabellen onder de vraag 'wat hebben we eraan?' waarin dit voor alle projecten is aangegeven. In de structuurvisie zal de paragraaf 'Waar doen we het voor?' uitgebreider worden beschreven.

Ruimtelijk-economische projecten				
	Opgaven Noord-Nederland			
	Versterken economische clusters	Concentreren ec. Ontw. En verstedelijking	Stimuleren innovatie, kennis, ondernemerschap	Verbeteren bereikbaarheid
Toerisme				
TT world/NET	0	+		n.v.t.
Erica – Ter Apel	+	0	0/+?	n.v.t.
Watertechnologie				
TTI-water / WETSUS	+	+	+	n.v.t.
Energie				
ZEPP / EGR	+	0	+	n.v.t.
Gr-Asp	+	+	+	n.v.t.
Sensorsysteemtechniek				
IJkdijk	+	0	+	n.v.t.
Kenniscentrum Intelligente Sensorsystemen	+	+	+	n.v.t.
Metaal/scheepsbouw				
Agribusiness				
Multi Biorefinery	0	0	0/nb	n.v.t.
Carbon Competence Center	0	+	0/nb	n.v.t.
LifeSciences				
ERIBA	+	+	Nb/+	n.v.t.

LifeLines	+	+	Nb/+	n.v.t.
Algemeen MKB beleid				
Netwerk Technologische werkplaatsen	?	+	?/+	n.v.t.
BSRI	?	+	0/+	n.v.t.
Regeling Innovatieve Ondernemers in Agroketen	n.v.t.	0	+	n.v.t.
Arbeidspotentieel				
Maximale onderwijskansen	0	0	0/+	n.v.t.
Werk maken van leven lang leren	0	0	0/+	n.v.t.
Vestigingslocaties				
Zernike complex	+	+	+	n.v.t.
Woon- en leefklimaat				
Groningen Centrale Zone	0	+	0	n.v.t.

6.3 Wat hebben we er aan?

Regionale bereikbaarheidsprojecten

Naast de twee integrale bereikbaarheidsprojecten HST3 en HZL+160 NL zijn eveneens van een negental regionale bereikbaarheidsprojecten de maatschappelijke kosten en baten in beeld gebracht. Deze groep valt uiteen in een viertal regionale wegprojecten en vijf OV-projecten.

In de bepaling van de kosten en baten van de wegprojecten is zoveel mogelijk gebruik gemaakt van bestaand materiaal. Zo is voor de verkeer- en vervoerseffecten waar mogelijk gebruik gemaakt van de gegevens uit de onlangs uitgevoerde netwerkanalyses. De investeringskosten zijn aangedragen door de regio.

Op basis van deze inputs zijn op quick-scan KBA niveau de maatschappelijke kosten en baten bepaald. De term “quick scan” heeft in dit geval met name betrekking op de diepgang en betrouwbaarheid, die van een lager niveau zijn dan de analyses voor HST3 en HZL+160 Noordlink, doch tegelijkertijd en goed beeld geven van de orde van grootte van de effecten van deze projecten.

Wegprojecten

Voor het project Zuidelijke Ringweg Groningen is naar twee varianten gekeken, daarvan scoort variant 2 het beste. Hoewel beide varianten een significante investering vragen, staan er ook relatief omvangrijke baten (reistijd- en betrouwbaarheidswinsten) voor het wegverkeer tegenover. In de KBA zijn de baten van het project in beide varianten (V1 respectievelijk V2) groter dan de kosten ervan.

Het project Bereikbaarheid Leeuwarden omvat een viertal projecten voor het wegverkeer in en om Leeuwarden. Ook dit project scoort positief. Uit de berekeningen komt naar voren dat het project een substantiële bijdrage levert aan de bereikbaarheid van de stad en dat de baten ervan groter zijn dan de kosten.

Het project N50 Ramspol – Ens betreft de realisatie van een nieuwe Ramspolbrug met een doorvaarthoogte van 13 meter plus de verbreding van het nieuwe wegvak Ramspol – Ens naar 2x2 rijstroken. De baten van dit project zijn beperkt van omvang in verhouding tot de kosten ervan. Vooral de baten voor het scheepvaartverkeer als gevolg van de hogere doorvaarthoogte zijn minimaal van omvang. Uitsluitend verbreding van de Ramspolbrug en de weg naar 2x2 rijstroken scoort daarentegen wel positief.

Het project A7 Knooppunt Joure & Heerenveen voorziet in een aantal lange termijnmaatregelen voor beide knooppunten. Uit de berekeningen blijkt dat de baten van het project niet opwegen tegen de kosten.

Bovenstaande resultaten worden weergegeven in de tabel op de volgende bladzijde.

Totaaloverzicht effecten wegprojecten – voorlopig

KBA posten	Meeteenheid	Projecteffecten in 2020				Netto Contante Waarde 2011-2090 (x mln€)			
		Verschillen ten opzichte van Referentie 2020				Verschillen ten opzichte van Referentie 2020			
		N50	Joure- Heerenveen	Ringweg Groningen	Bereikbaarheid Leeuwarden	N50	Joure- Heerenveen	Ringweg Groningen	Bereikbaarheid Leeuwarden
Baten				V1/V2*				V1/V2*	
<i>Directe effecten</i>									
Reistijdwinst trein	Uren (x 1000)					Nvt	nvt	Nvt	Nvt
Reistijdwinst auto	voertuigverliesuren (x 1000)	10	150	2100/2800	700	5	32	342/442	149
Betrouwbaarheid	Punctualiteit	+	+	+	+	1	8	86/110	37
Exploitatiesaldo OV	mln €					Nvt	Nvt	Nvt	Nvt
<i>Indirecte effecten</i>									
Arbeidsmarkt									
<i>Externe effecten</i>									
Overige									
Totaal baten						6	40	428/552	186
Kosten									
Infrastructuur						-20	-240	-383/-365	-146
Beheer en Onderhoud						-3	-26	-41/-39	-14
Totaal kosten						-23	-266	-424/-404	-160
Saldo (kwalitatief)									
Saldo KBA (kwantitatief)						-17	-226	+4/+148	+26

Ecorys, "Economische beoordeling aanvullende alternatieven Zuiderzeelijn. Onderzoek in het kader van de Structuurvisie deel 2, samenvatting en eerste resultaten", concept d.d. 8 september 2006.

*: V1: Variant 1; V2: Variant 2

OV-projecten

Naast de 4 wegenprojecten zijn ook diverse OV-projecten geïdentificeerd. Tezamen vormen deze projecten het zogenaamde OV-light pakket. Dit pakket is op twee manieren geanalyseerd, te weten met het Landelijk Model Systeem en met de gegevens van de Netwerkanalyse Groningen-Assen. Echter, geen van beide analyses omvat het totale OV-light pakket. Daarnaast is de wens geuit om de effecten van individuele maatregelen inzichtelijk te maken. Beide overwegingen hebben er toe geleid dat de kosten en baten van individuele maatregelen apart in kaart zijn gebracht. De ramingen geven vooral richtingen en mogelijke ordes van grootte aan en zijn van een lager betrouwbaarheidsniveau dan de ramingen van effecten van de wegenprojecten. Dit is in de presentatie tot uiting gebracht door de kosten en batenposten op veelvoud van € 10 miljoen af te ronden. De concept resultaten worden weergegeven in de tabel op de volgende bladzijde.

Opgemerkt dient te worden dat het voor een aantal projecten niet mogelijk bleek deze op kosten en baten te beoordelen. Dit betreft de verbetering van de dienstverlening op het spoortraject Emmen-Zwolle, de verbetering van de dienstverlening op de trajecten Groningen-Zwolle en Leeuwarden-Zwolle, en de verbeteringen op de Friese nevenlijnen. Dit komt omdat de vervoerseffecten uit de vervoersanalyse voor deze projecten niet robuust genoeg zijn om in een (quick scan) KBA te kunnen verwerken. Deze worden daarom niet in de tabel gepresenteerd.

Het eerste onderdeel van het Kolibri pakket, de Kolibri tram, laat beduidend hogere kosten zien dan baten. Per saldo scoort dit project dan ook negatief. Het tweede onderdeel van het Kolibri pakket betreft de verhoging van de frequentie op de Groninger nevenlijnen of Kolibri treinen, en reactivering van lijn naar Veendam. Ook het saldo van kosten en baten van dit project is negatief, alhoewel dit project een beduidend beter saldo laat zien. Het derde onderdeel van het Kolibri pakket, de regionale Q-liners, scoort evenmin positief. Hiervoor zijn de kosten eveneens hoger dan de baten. Naast deze regionale Q-liners zijn ook de effecten van de bovenregionale Q-liners geanalyseerd. Alhoewel het saldo van kosten en baten negatief is, komt dit project als meest interessante OV-project naar voren.

Totaaloverzicht effecten regionale bereikbaarheidsalternatieven OV-Light pakket – voorlopig

KBA posten	Meeteenheid	Projecteffecten in 2020					Netto Contante Waarde 2011-2090 (x mln€)				
		Verschillen ten opzichte van Referentie 2020					Verschillen ten opzichte van Referentie 2020				
		Kolibri Tram	Groningse spoorlijnen	Regionale Q-lilners	Bovenregionale Q-liners	Groningen- Leeuwarden	Kolibri Tram	Groningse spoorlijnen	Regionale Q-lilners	Bovenregionale Q-liners	Groningen- Leeuwarden
Baten											
<i>Directe effecten</i>											
Reistijdwinst trein/tram	Uren (x 1000)	300	500	300	600	230	30	60	30	70	30
Reistijdwinst auto	Uren (x 1000)	+	0	0	0	0	+	0	0	0	0
Betrouwbaarheid	Punctualiteit	Nvt	Nvt	Nvt	Nvt	Nvt	0	0	0	0	0
Exploitatiesaldo OV	mln €						10	-60	-20	-50	-20
<i>Indirecte effecten</i>											
Arbeidsmarkt											
<i>Externe effecten</i>											
Overige											
Totaal baten							40	0	10	20	10
Kosten											
Infrastructuur							120	30	20	90	130
Beheer en Onderhoud							20	0	0	10	20
Totaal kosten							140	30	20	100	150
Saldo (kwalitatief)											
Saldo KBA (kwantitatief)							-100	-30	-10	-80	-140

Ecorys, "Economische beoordeling aanvullende alternatieven Zuiderzeelijn. Onderzoek in het kader van de Structuurvisie deel 2, samenvatting en eerste resultaten", concept d.d. 8 september 2006.

Ruimtelijk-economische projecten

Hieronder volgt een overzicht van de beoordeling van ruimtelijk-economische projecten die zijn ingediend door de regio en die door de Stuurgroep Zuiderzeelijn na een eerste pretoets voor het Regio Specifiek Pakket (RSP) zijn geselecteerd voor de Zuiderzeelijn. Het betreft 18 voorbeeldprojecten.

De projecten zijn beoordeeld op een aantal aspecten:

- *Legitimiteit rol overheid (rijkssubsidie)*: is er sprake van marktfalen, dwz. zijn er dusdanige marktimperfecties dat de markt het project niet zelf zou kunnen oppakken en is sprake van niet in marktprijzen te verdisconteren maatschappelijke baten zoals bijv. milieuvoordelen of kennis-spillovers voor een brede groep van partijen in de samenleving.
- *Effectiviteit*: zijn de projecten effectief in termen van het bereiken van de opgaven voor het Noorden zoals gesteld in de Structuurvisie Zuiderzeelijn. Het hoofddoel is: stimulering van de regionale economie. Deze opgave kan bereikt worden door:
 - Het versterken van de meest kansrijke economische clusters
 - Het concentreren van economische ontwikkeling en verstedelijking
 - Het stimuleren van innovatie, kennis en ondernemerschap
 - Het verbeteren van de bereikbaarheid, zowel binnen de regio als van Noord-Nederland met de rest van Nederland.
- *Efficiëntie*: kosten in relatie tot baten. Normaliter wordt hier gekeken naar het saldo van maatschappelijke kosten en baten. Voor het RSP zijn, omdat voor deze projecten geen kosten-batenanalyses konden worden uitgevoerd, twee indicatoren vastgesteld om de efficiëntie te beoordelen. Dit betreft enerzijds de rijksbijdrage per netto gecreëerde arbeidsplaats en anderzijds de verhouding tussen publieke en private bijdrage. Bij de rijksbijdrage per netto arbeidsplaats is deze beschouwd in relatie tot gemiddelden per sector uit 'Kompas van het Noorden'. Wanneer de gemiddelde rijksbijdrage per (netto) arbeidsplaats voor de projecten hoger uitkwam dan het gemiddelde in Kompas voor het relevante cluster is deze als niet-efficiënt beoordeeld.
- *Risico's* ten aanzien van marktperspectief, behoefte aan projectdiensten, wervingsmogelijkheden voor personeel, medewerking van private partijen etc.

De tabel op de volgende bladzijden geeft de voorlopige beoordeling van de 18 ruimtelijk-economische voorbeeldprojecten weer.

Uit de tabel blijkt dat een aantal projecten of maatregelen (8) op grond van de criteria direct als positief wordt beoordeeld, dat wil zeggen met een duidelijke legitimatie voor een rijkssubsidie, effectief en efficiënt. Het betreft de projecten:

-
- TTI-water/Wetsus
 - TT World/Net/Assen-zuid
 - Gr-Asp
 - Erica-Ter Apel
 - Centrale en decentrale investeringspremieregelingen (BSRI)
 - Regeling Innovatieve ondernemers in agroketens in Noord-Nederland (vml. UIL-NN)
 - Ijkdijk
 - Kenniscampus Assen (opgenomen onder KISS) en international Technology School/ Sensor Academy.

Een aantal projecten is als gemengd beoordeeld. Bij deze projecten zijn er veelal nog twijfels ten aanzien van de onderbouwingen van marktfalen of ten aanzien van de effectiviteit en efficiëntie. Bij de projecten Zero Emission Power Plant/Enhanced Gas Recovery, Carbonide Competence Center en Multibiorefinery factory zijn er nog twijfels over legitimiteit voor een rol van de overheid. Voor een aantal andere projecten is vaak beter inzicht gewenst in de precieze aanwending van de rijksbijdrage en de onderbouwing van de omvang van het project in relatie tot de behoefte (bijv. Netwerk Technologische Werkplaatsen, GrASp). Voor Groningen Centrale Zone kan door het forse vastgoedprogramma het werkgelegenheidseffect weliswaar redelijk zijn, maar de bijdrage aan de economische structuurversterking van het Noorden is evenwel beperkt. Het woon-leefklimaat is volgens de probleemanalyse Zuiderzeelijn immers geen knelpunt voor de economische ontwikkeling van het Noorden.

Ook heeft een aantal projecten nog belangrijke risico's ten aanzien van behoefte naar marktvraag of werving van personeel. Voor deze projecten zou aangegeven dienen te worden hoe risico's verkleind kunnen worden. Veel van de projecten zijn gericht op innovatie en onderzoeksfaciliteiten in hoogwaardige clusters waarvoor hoogopgeleide onderzoekers, ingenieurs etc. nodig zijn. Bij uitvoering van de projecten tegelijkertijd zal in dezelfde periode een forse vraag naar hoogopgeleiden op de arbeidsmarkt in het Noorden resulteren. Om deze hoogopgeleiden te werven zal een forse opgave zijn mede gegeven de toekomstige schaarste aan hoogopgeleiden op basis van de gematigde demografische groei. Een groot risico is derhalve dat veel van de projecten bij de start wervingsproblemen zullen krijgen. Een goed wervingsplan en afstemming tussen de projecten is een belangrijke voorwaarde voor succes.

Tot slot lijkt er vooralsnog weinig synergie tussen de projecten te bestaan. Wel leveren een aantal projecten een bijdrage binnen verschillende programmalijnen. De projecten uit de programmalijn arbeidsmarkt en onderwijs kunnen in het algemeen zorgen voor een beter opgeleide beroepsbevolking ook ten gunste van de geselecteerde clusters. Tussen de andere projecten is de samenhang evenwel minder duidelijk.

Project	Totale kosten* en Rijksbijdrage (miljoen euro)	Legitimiteit en subsidiariteit	Effectiviteit - Extra netto arbeidsplaatsen Noorden - Kansrijke clusters - Innovatie - Kennis en talent: - Ondernemerschap	Efficiëntie - Rijksbijdrage per arbeidsplaats - Verhouding privaat-publiek)	Risico's (Hoog, midden, laag)
A. Energie					
Zero Emission Power Plant' en 'Enhanced Gas Recovery' Geïntegreerd energieproject met klimaatneutrale elektriciteitsopwekking (zonder CO ₂ - uitstoot), extra gaswinning uitgewonnen velden, en levering van klimaatneutrale warmte.	Totale kosten: 160 Rijksbijdrage: 80	Legitimiteit: ? (twijfels marktfalen) Subsidiariteit: +	Nb Kansrijke clusters: + Innovatie: + Kennis en talent: + Ondernemerschap: +	Nb 1: 80 mln euro publiek tov 80 mln euro privaat	Hoog: rentabiliteit gaswinning-technologie op termijn onzeker
Gas Research and Sustainability Program (GrASp) Publiek-privaat strategisch onderzoekprogramma van kennis op het gebied van innovatieve toepassing en vermarkting van aardgas en andere gassen.	Totale kosten: 90 Rijksbijdrage: 45	Legitimiteit: + Subsidiariteit: +	90 Kansrijke clusters: + Innovatie: + Kennis en talent: + Ondernemerschap: +	Redelijk (281.650 euro vgl. Kompas 322.000) 1: 45 mln euro privaat tov 45 mln euro publiek	Midden: werven trainees en 200 onderzoekers/ trainers

Project	Totale kosten* en Rijksbijdrage (miljoen euro)	Legitimiteit en subsidiariteit	Effectiviteit - Extra netto arbeidsplaatsen Noorden - Kansrijke clusters - Innovatie - Kennis en talent: - Ondernemerschap	Efficiëntie - Rijksbijdrage per arbeidsplaats - Verhouding privaat-publiek)	Risico's (Hoog, midden, laag)
B. Watertechnologie					
TTI-water / WETSUS Opzetten van een technologisch topinstituut watertechnologie, gebruikmakend van het apparaat van het in Leeuwarden gevestigde Wetsus.	Totale kosten: 70 Rijksbijdrage: 35	Legitimiteit: + Subsidiariteit: +	51 Kansrijke clusters: + Innovatie: + Kennis en talent: + Ondernemerschap: +	Laag: 686.275 (vgl. Kompas 322.000) 1: 35 mln. privaat tov 35 mln. publiek	Midden: technologische haalbaarheid innovaties?, absorptiecapaciteit Noordelijk bedrijfsleven?
C. Sensorsysteem-technologie					
IJkdijk Gaaf specifiek om het aanleggen van een testfaciliteit en het plegen van onderzoek naar toepassingsmogelijkheden van nieuwe technologie voor dijkverbeteringen.	Totale kosten: 22 Rijksbijdrage: 11	Legitimiteit: ? (twijfel openbaarheid kennis) Subsidiariteit: +	34 Kansrijke clusters: + Innovatie: + Kennis en talent: + Ondernemerschap: ?	Redelijk: (323.767 euro vgl. Kompas 322.000) 1: 11 mln privaat tov 11 mln publiek	Midden: Omvangrijke groep betrokken partijen, moeilijke reproduceerbaarheid testfaciliteit

Project	Totale kosten* en Rijksbijdrage (miljoen euro)	Legitimiteit en subsidiariteit	Effectiviteit - Extra netto arbeidsplaatsen Noorden - Kansrijke clusters - Innovatie - Kennis en talent: - Ondernemerschap	Efficiëntie - Rijksbijdrage per arbeidsplaats - Verhouding privaat-publiek)	Risico's (Hoog, midden, laag)
Kenniscentrum Intelligente Sensorsystemen en Kenniscampus Assen De ontwikkeling van een kenniscentrum met als doel het vormen van een brug tussen fundamenteel onderzoek en de markt. Daarnaast opzetten van een International Technology School (ITS) in Assen.	Totale kosten: 81 Rijksbijdrage: 9 + nnb	Legitimiteit: + Subsidiariteit: +	106 Kansrijke clusters: + Innovatie: + Kennis en talent: + Ondernemerschap: ?	Nnb Efficiëntie Kenniscampus Assen lijkt redelijk Doelstelling: 25 mln euro privaat	Laag: Wel check landsadvocaat aanbevolen op mogelijke staatsteun als kennis niet toevallt aan brede groepen bedrijven
D. Lifesciences					
ERIBA Opzetten onafhankelijk Europees topinstituut voor fundamenteel onderzoek naar veroudering.	Totale kosten: 170-210 Rijksbijdrage: 70-100	Legitimiteit: + Subsidiariteit: +	30 Kansrijke clusters: + Innovatie: + Kennis en talent: nb Ondernemerschap: nb	Laag : 2,5 mln (vgl. Kompas 322.000) Nb	Hoog: onzekerheid of project beoogd ambitieniveau haalt (vanwege nationale en internationale concurrentie)
LifeLines Wetenschappelijk onderzoek dat minimaal dertig jaar lang de ontwikkeling in gezondheid volgt van 165.000 personen in Noord-Nederland	Totale kosten: 192 Rijksbijdrage: 50	Legitimiteit: + Subsidiariteit: +	70 Kansrijke clusters: + Innovatie: + Kennis en talent: + Ondernemerschap: ? (nb)	Laag: 2,9 mln (vgl. Kompas 322.000) nb	Midden: vanuit oogpunt van gezondheidszorg interessant project, maar effect op economische structuur Noorden zeer onzeker
E. Agribusiness					

Project	Totale kosten* en Rijksbijdrage (miljoen euro)	Legitimiteit en subsidiariteit	Effectiviteit - Extra netto arbeidsplaatsen Noorden - Kansrijke clusters - Innovatie - Kennis en talent: - Ondernemerschap	Efficiëntie - Rijksbijdrage per arbeidsplaats - Verhouding privaat-publiek)	Risico's (Hoog, midden, laag)
Multi Biorefinery Factory Multiple Biorefinery Factory is een demonstratie fabriek die op basis van landbouwgrondstoffen (suiker, zetmeel) bioproducten fabriceert en energie-efficiënte droogprocessen ontwikkelt en toepast.	Totale kosten: 208 Rijksbijdrage: 70	Legitimiteit: ? (twijfel pre-concurrentieel karakter kennis) Subsidiariteit: +	Nb (160 bruto direct+ ? indirect) Kansrijke clusters: 0 Innovatie: ? (nb) Kennis en talent: 0 Ondernemerschap: 0	Laag: 105.000 2 (1/3 deel publiek)	Hoog: economische haalbaarheid
Carbon Competence Center Virtueel kenniscentrum dat alle relevante kennis in Nederland over koolhydraten bundelt.	Totale kosten: 34 Rijksbijdrage: 17	Legitimiteit: - (Geen pre-concurrentieel karakter kennis) Subsidiariteit: +	70 Kansrijke clusters: 0 Innovatie: ? (nb) Kennis en talent: 0 Ondernemerschap: 0	Redelijk tot goed 240.000 1: (17 mln euro privaat 17 mln euro publiek)	Hoog: tav. uiteindelijke effectiviteit door onzekerheid over marktperspectief toepassingen
Regeling Innovatieve ondernemers in de Agroketen	Totale kosten: Nb Rijksbijdrage: 140	Legitimiteit: + Subsidiariteit: ? (Complementariteit t.o.v. landelijke maatregelen?)	800 Kansrijke clusters: nvt Innovatie: + Kennis en talent: + Ondernemerschap: 0	Goed (175.000) 0	Laag

Project	Totale kosten* en Rijksbijdrage (miljoen euro)	Legitimiteit en subsidiariteit	Effectiviteit - Extra netto arbeidsplaatsen Noorden - Kansrijke clusters - Innovatie - Kennis en talent: - Ondernemerschap	Efficiëntie - Rijksbijdrage per arbeidsplaats - Verhouding privaat-publiek)	Risico's (Hoog, midden, laag)
G. Toerisme					
TT world / NET Verbetering van de verkeersafwikkeling TT, noodzakelijk voor uitbreiding van de activiteiten in het plangebied.	Totale kosten: 17-32 Rijksbijdrage: 8,5 -16	Legitimiteit: + Subsidiariteit: + bovenregionaal belang TT	770 – 1370 Kansrijke clusters: 0 Innovatie: 0 Kennis en talent: 0 Ondernemerschap: 0	Goed: 11.039 (vgl Kompas 75.000 toerisme) 1: 8,5 mln euro privaat tov 8,5 mln euro publiek	Laag
Grenzeloos varen (Erica- Ter Apel) Vaarverbinding Erica – Ter Apel (ETA): realisatie van deze vaarverbinding voor de toervaart	Totale kosten: 32 Rijksbijdrage: 10,5	Legitimiteit: + Subsidiariteit: + bovenregionaal belang	640 Kansrijke clusters: + Innovatie: 0 Kennis en talent: 0 Ondernemerschap: mogelijk	Redelijk: 41.176 (vgl. Kompas 75.000 toerisme) Geen private middelen	Laag

Project	Totale kosten* en Rijksbijdrage (miljoen euro)	Legitimiteit en subsidiariteit	Effectiviteit - Extra netto arbeidsplaatsen Noorden - Kansrijke clusters - Innovatie - Kennis en talent: - Ondernemerschap	Efficiëntie - Rijksbijdrage per arbeidsplaats - Verhouding privaat-publiek)	Risico's (Hoog, midden, laag)
I. Algemeen MKB-beleid					
Netwerk Technologische werkplaatsen Bestaande netwerk uitbreiden met 21 werkplaatsen en versterken. Uitvoeren van innovatiegerichte kennistransfer-projecten.	Totale kosten: 293 Rijksbijdrage: 143	Legitimiteit: + Subsidiariteit: ? (vraag is of dit niet gefinancierd zou moeten worden onder het reguliere technologiebeleid)	Nb Kansrijke clusters: ? Innovatie: ? Kennis en talent: + Ondernemerschap: ?	Nb Nb	Hoog: behoefte vanuit MKB aan kennis en werkplaatsen onzeker
BSRI Centrale en decentrale investeringsregelingen Het verminderen/beperken van het verschil tussen de Nederlandse grensregio's dat gecreëerd wordt door investeringssubsidies die door de Belgische en Duitse overheden verstrekkt worden (level playing field)	Totale kosten: Nb Rijksbijdrage: 126	Legitimiteit: + Subsidiariteit: +	Nb bruto effecten hoog (ca. 6500) Kansrijke clusters: ? Innovatie: 0 Kennis en talent: + Ondernemerschap: ?	Nb Nb	Laag: (alleen aanpassing bestaand instrumentarium)
J. Arbeidspotentieel					
Maximale onderwijskansen - Voorschoolse opvang - Verbeteren basisonderwijs - effectieve leerlijnen ontwikkeld en het systeem van leerlingenzorg VMBO - Onderzoek en ontwikkeling	Totale kosten: 164,55 Rijksbijdrage: 131,64	Legitimiteit: + Subsidiariteit: ? (aansluiting bestaand beleid OC&W?)	Nb Kansrijke clusters: 0 Innovatie: 0 Kennis en talent: + Ondernemerschap: 0	Nb Nb	Midden: financiering onderwijsinstellingen Noorden

Project	Totale kosten* en Rijksbijdrage (miljoen euro)	Legitimiteit en subsidiariteit	Effectiviteit - Extra netto arbeidsplaatsen Noorden - Kansrijke clusters - Innovatie - Kennis en talent: - Ondernemerschap	Efficiëntie - Rijksbijdrage per arbeidsplaats - Verhouding privaat-publiek)	Risico's (Hoog, midden, laag)
Werk maken van een leven lang leren - Sectoroverstijgende scholing - EVC trajecten werkenden en werkzoekenden - Leren door laaggeschoolden - Projecten werkzoekenden fase 2-3-4	Totale kosten: 131 Rijksbijdrage: 66	Legitimiteit: + Subsidiariteit: ? (aansluiting bestaand beleid SZW?)	Effectiviteit lijkt laag haalbaarheid en absorptie van deze aanvullende maatregelen is niet voldoende zijn aangetoond Nb Kansrijke clusters: 0 Innovatie: 0 Kennis en talent: + Ondernemerschap: 0	Efficiëntie lijkt laag Nb Laag (private bijdrage 6 mln)	Hoog: verwachte bijdrage van de regio en de bereidheid van het bedrijfsleven tot cofinanciering onzeker Effectieve vraag naar extra scholingstrajecten?
K. Vestigingslocaties					
Zernike complex Ontwikkelen van een aantrekkelijk complex (23 ha) voor onderwijs, wetenschap, onderzoek, commerciële toepassing en bedrijfsmatige ontwikkeling op het Zernike Sciencepark.	Totale kosten: 870 Rijksbijdrage: 25	Legitimiteit: + Subsidiariteit: ? (twijfels bovenregionaal belang project)	300-600 Kansrijke clusters: + Innovatie: + Kennis en talent: + Ondernemerschap: +	Matig (42.000 euro) 35 (€ 25 mln publiek en ca € 845 mln privaat)	Midden: Marktrisico's (afzet bedrijfsruimte), aantrekken personeel

Project	Totale kosten* en Rijksbijdrage (miljoen euro)	Legitimiteit en subsidiariteit	Effectiviteit - Extra netto arbeidsplaatsen Noorden - Kansrijke clusters - Innovatie - Kennis en talent: - Ondernemerschap	Efficiëntie - Rijksbijdrage per arbeidsplaats - Verhouding privaat-publiek)	Risico's (Hoog, midden, laag)
L. Woon- en leefklimaat					
Groningen Centrale Zone De centrale zone in Groningen is de verbinding tussen het stationsgebied en de toekomstige nieuwbouwwijk meerstad. De plannen zijn erop gericht om verouderde bedrijventerreinen te transformeren tot gemengde woon-werk locaties.	Totale kosten: 7100 Rijksbijdrage: 195 – 210	Legitimiteit: + Subsidiariteit: ? (twijfels bovenregionaal belang project -grotendeels verplaatsing wgh binnen Noorden)	900-1800 Kansrijke clusters: 0 Innovatie: 0 Kennis en talent: 0 Ondernemerschap: 0	Matig (108.333 euro) 7: 6,2 mld euro privaat tov 845 mln euro publiek	Midden: nog enkele onrendabele toppen, veel partijen en betrokkenen en onzekerheid omtrent afzet programma.

Ecorys, "Economische beoordeling aanvullende alternatieven Zuiderzeelijn. Onderzoek in het kader van de Structuurvisie deel 2, samenvatting en eerste resultaten", concept d.d. 8 september 2006.

*: Totale kosten betreft zowel publieke als private investeringen. In tegenstelling tot de kosten voor de bereikbaarheidsalternatieven (integraal en regionaal) worden de kosten voor de ruimtelijk-economische projecten niet in netto contante waarde uitgedrukt.

6.4 Wie gaat betalen?

Wegenprojecten

De 4 wegenprojecten zijn door de regio uitgewerkt en geraamd. De aangeleverde kostenramingen zijn beschouwd en de bedragen zijn op een aantal onderdelen aangepast. Dit is altijd in overleg met de regionale betrokkenen gebeurd. De belangrijkste aanpassingen zijn de volgende:

- Aanpassing van het % BLD (ook wel VAT-kosten) die niet in elke raming (voldoende) was opgenomen
- Zogenaamde correctie voor scheefheid indien de bandbreedtes niet symmetrisch waren verdeeld
- Prijspeilcorrectie

De belangrijkste resultaten van de risicobeschouwing op de kostenramingen zijn voor de individuele projecten in onderstaande tabel weergegeven.

Samenvatting eindresultaat Wegenprojecten

prijspeil eind 2005/begin 2006
bedragen in mln. €

Project	Initiele gevraagde bijdrage	Bijstelling (1)	Prijspeil correctie	Totaal excl. BTW (verwachtings-waarde)	Totaal 5%-bovengrens excl. BTW	Totaal incl. BTW (verwachtings-waarde)	NCW overheidsbijdrage excl. BTW
Bereikbaarheid Leeuwarden	134,8	27,5	12,8	174,8	202,0	174,8	153,7
ZRG variant 1	430,0	60,6	0	490,6	637,8	490,6	403,9
ZRG variant 2	410,0	57,8	0	467,8	609,1	467,8	385,1
N50 Ramspol	17,0	2,4	1,2	20,7	45,2	20,7	19,2
A7 Joure	220,0	72,2	0	292,2	360,3	292,2	240,5

(1) Bijstelling, betreft totale bijstelling n.v.v.:

- nieuwe inzichten mbt initiele raming
- correctie voor opnemen BLD
- correctie voor scheefheid o.b.v. risico's

OV light

De OV-light projecten hebben veelal betrekking hebben op upgrading van het bestaande. Uit de inventariserende sessies is naar voren gekomen dat de projecten om deze reden weinig exogene risico's en beslisonzekerheden met zich meebrengen. Omdat het niet reëel is om exogene risico's geheel uit te sluiten is ervoor gekozen om een standaard opslagpercentage voor de exogene risico's in de kostenraming op te nemen. Er zijn twee beslisonzekerheden m.b.t. het behouden van het huidige integrale veiligheidsniveau benoemd:

- Het op elke 'lijn' vervangen van 2 overwegen door kunstwerken; in het totaal zouden het er dan 8 zijn i.p.v. 5 zoals opgenomen is in de basisraming (ongunstige beslisonzekerheid van €35.000)
- Het slechts aanpassen van de overwegen naar het type AHOB (gunstige beslisonzekerheid van €49.000)

Ruimtelijk-economische projecten

Van de ruimtelijk-economische projecten zijn de risico's in beeld gebracht. Deze projectrisico's zijn kwalitatief beschouwd en terug te vinden in de rapportage van Ecorys. Het is niet de bedoeling geweest

om op grond van de bevindingen de aangeleverde investeringskosten bij te stellen.

In onderstaande tabellen zijn de kosten, risico's en waar van toepassing de business case opgenomen.

Regionale bereikbaarheidsprojecten				
	Wat gaat dat kosten?		Wie gaat dat betalen?	
	Investeringskosten in € mln. excl. BTW (incl. BTW)	Risico's worst case	Markt (mogelijk) in € mln.	Overheid (in € mln. (voetnoot 4)
Wegprojecten				
Zuidelijke ringweg Groningen (V1/V2)	491/468 (584/557)	643/+30%	n.v.t.	404/385
Bereikbaarheid Leeuwarden	175 (208)	202/+16%	n.v.t.	154
N50	21 (25)	45/+118%	n.v.t.	19
Knooppunt Joure in samenhang met klaverblad Heerenveen	292 (348)	380/+30%	n.v.t.	241
OV-light				
Kolibri tram	125	166/+37%	(zie voetnoot 2)	
Q-liners:	109	124/+14%		
Q-liners regionaal	17			
Q-liners bovenregionaal	92			
Kolibri trein:	41	61		
(Spoorlijn Groningen- Nieuweschans/Veendam)	26	37		
(Spoorlijn Groningen- Delfzijl/Roodeschool)	15	24		
Spoordriehoek:	194	263		
(Spoorlijn Zwolle-Groningen)	55	77		
(Spoorlijn Zwolle-Leeuwarden)	14	18		
(Spoorlijn Leeuwarden-Groningen)	125	168		
Spoorlijn Zwolle-Emmen	215	287		
Spoorlijn Leeuwarden-Sneek-Stavoren				
Spoorlijn Leeuwarden-Harlingen				

Ruimtelijk-economische projecten					
	Wat gaat dat kosten?		Wie gaat dat betalen?		
	Tot. kosten (publieke + private investerings)	Risico's	Markt (mogelijk) in € mln. (voetnoot 7)	Regio in € mln. (voetnoot 8)	Rijk in € mln. (voetnoot 6)
Toerisme					
TT world/NET	17-32	+	3,4- 6,4	5,1- 9,6	8,5-16
Erica – Ter Apel	32	+	4,8	18,1	10,5
Watertechnologie					
TTI-water / WETSUS	70	++	35	0	35
Energie					
ZEPP / EGR	160	+++	80	0	80
Gr-Asp	90	++	45	0	45
Sensorsysteemtechniek					
IJkdijk	22	++	11	0	11
Kenniscentrum Intelligente Sensorsystemen	81	+	28	20	33
Metaal/scheepsbouw					
Agribusiness					
Multi Biorefinery	208	+++	103	35	70
Carbon Competence Center	34	+++	17	0	17
LifeSciences					
ERIBA	170-210	+++	Nb	0	70-100
LifeLines	192	++	Nb	0	50
Algemeen MKB beleid					
Netwerk Technologische werkplaatsen	293	+++	150	0	143
BSRI	Nb	+	0	0	119-126
Regeling Innovatieve Ondernemers in Agroketen	140	+	Nb	46	94
Arbeidspotentieel					
Maximale onderwijskansen	165	++	33	0	132
Werk maken van leven lang leren	132	+++	6	60	66
Vestigingslocaties					
Zernike complex	870	++	840	5	25
Woon- en leefklimaat					
Groningen Centrale Zone	7100	++	6200	635- 650	195-210

6.5 Wat zijn de neveneffecten?

De milieueffecten

Het Regiospecifiek pakket bestaat uit regionale deelprojecten voor Noord Nederland, waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen bereikbaarheidsprojecten en economische projecten. In de SMB worden vooralsnog alleen de bereikbaarheidsprojecten beoordeeld. Een aantal van de bereikbaarheidsprojecten van het Regiospecifiek pakket komt overeen met de onderdelen van het Hanzelijn plus plus alternatief.

De effecten van het Regiospecifiek pakket vinden vooral plaats in de deelprojecten Bereikbaarheid Leeuwarden, het tramproject in Groningen, Q-liner en de sporendriehoek (Groningen-Leeuwarden-Zwolle). Bij het project Bereikbaarheid Leeuwarden is de kruising met het Harinxma kanaal een aandachtspunt. Dit kan een blijvend effect hebben op de grondwaterhuishouding en –kwaliteit. Bij het Kolibri tramproject in Groningen vraagt de doorsnijding van het historische binnenstad van Groningen aandacht. Verder is er mogelijk effect op de luchtverontreinigende emissies en luchtkwaliteit, bij de inzet van bussen (Q-liner). Ditzelfde geldt voor het Kolibri-project waar een toename van de frequentie van de dieseltreinen tot hogere emissies kunnen leiden. Bij deelprojecten in de sporendriehoek vraagt de inpassing van keervoorzieningen en nieuwe stations zorgvuldigheid.

Voor de regionale bereikbaarheidsprojecten geldt dat deze projecten, op het niveau van een SMB nauwelijks tot geen effecten genereren. Voor een groot aantal van de projecten geldt dat, indien ze uit worden gevoerd, er een m.e.r. voor zal moeten worden opgesteld, waarin op een grote detailniveau de milieueffecten in kaart zullen worden gebracht.

De milieueffecten van de ruimtelijk-economische effecten zijn op onderdelen nog niet bekend. Voor de onderdelen waarop de effecten wel bekend zijn kan gezegd worden dat er nauwelijks tot geen milieueffecten zijn. Dit komt met name omdat een groot deel van de ruimtelijk-economische projecten kennisinstituten dan wel regelingen betreft die niet of nauwelijks een fysiek effect genereren.

De ruimtelijke effecten

Met name de ruimtelijk economische projecten die gesitueerd worden in de stedelijke centra dragen bij aan de ruimtelijke opgave voor Noord Nederland. De regionale bereikbaarheidsprojecten dragen slechts in geringe mate bij aan de ruimtelijke opgave voor Noord Nederland. Alleen de projecten Zuidelijke Ringweg Groningen, bereikbaarheid Leeuwarden en Tram Groningen hebben een positieve bijdrage aan de ruimtelijke opgave van bundeling en concentratie en het versterken van steden.

Uitgesplitst naar regiospecifieke projecten wordt een positieve bijdrage aan de ruimtelijke opgave voor Noord Nederland wordt verwacht van:

Regionale bereikbaarheid:

- Zuidelijke Ringweg Groningen
- Bereikbaarheid Leeuwarden
- Tram Groningen

Ruimtelijk-economisch:

- Gr-ASP
- TTI-Water/Wetsus
- KISS
- ERIBA
- Lifelines
- CCC
- TT-World/NET
- Netwerk technologische werkplaatsen
- BSRI
- Zernike Complex
- Groningen Centrale Zone

Een mogelijke positieve bijdrage aan de ruimtelijke opgave voor Noord Nederland wordt verwacht van de volgende regiospecifieke projecten:

- Kolibri-treinen
- Spoorlijn Zwolle-Emmen

Regionale bereikbaarheidsprojecten				
	Ruimtelijk (Nota Ruimte, zie voetnoot 5)	Milieu		Veiligheid (spoorweg)
		G	Q	
Wegprojecten				
Zuidelijke ringweg Groningen (V1/V2)	+	0/-	0	n.v.t.
Bereikbaarheid Leeuwarden	+	-	0	
N50	+	-	0	
Knooppunt Joure in samenhang met klaverblad Heerenveen	0/+	0	0	
OV-light				
Kolibri tram	0	-	+	0/+
Q-liners:	+	0	-/0	
Q-liners regionaal				
Q-liners bovenregionaal				
Kolibri trein:	0/+			
Spoorlijn Groningen-Nieuweschans/Veendam	0/+	0	0	
Spoorlijn Groningen-Delfzijl/Roodeschool	0/+	0	0	
Spoordriehoek:	+			
Spoorlijn Zwolle-Groningen	+	0	0	
Spoorlijn Zwolle-Meppel-Leeuwarden	+	0	0	
Spoorlijn Leeuwarden-Groningen	+	0	0	

Spoorlijn Zwolle-Emmen	0/+	0/-	0	
Spoorlijn Leeuwarden-Sneek-Stavoren	+	0	0	
Spoorlijn Leeuwarden-Harlingen	+	0	0	

Ruimtelijk-economische projecten				
	Ruimtelijk (Nota Ruimte, zie voetnoot 5)	Milieu		Veiligheid (spoorweg)
		G	Q	
Toerisme				
TT world/NET	0	0/-	* -	n.v.t.
Erica – Ter Apel	+	??	0	
Watertechnologie				
TTI-water / WETSUS	+	0	0	n.v.t.
Energie				
ZEPP / EGR	0	0	*++/-	n.v.t.
Gr-Asp	0	0	0	
Sensorsysteemtechniek				
IJkdijk	0	0	0	n.v.t.
Kenniscentrum Intelligente Sensorsystemen	0	??	0	
Metaal/scheepsbouw				
Agribusiness				
Multi Biorefinery	+	??	??	n.v.t.
Carbon Competence Center	0	0	0	
LifeSciences				
ERIBA	+	0	0	n.v.t.
LifeLines	+	0	0	
Algemeen MKB beleid				
Netwerk Technologische werkplaatsen	+	0	0	n.v.t.
BSRI	+	0	0	
Regeling Innovatieve Ondernemers in Agroketen	0/+	0	0	
Arbeidspotentieel				
Maximale onderwijskansen	0	0	0	n.v.t.
Werk maken van leven lang leren	0	0	0	
Vestigingslocaties				
Zernike complex	0/+	0	0	n.v.t.
Woon- en leefklimaat				
Groningen Centrale Zone	0/+	??	??	n.v.t.

7. Vervolgproces

.....

7.1 Bespreken tussenrapportage

Deze tussenrapportage (d.d. 8 september 2006) geeft, met de bijbehorende bijlagen, de huidige inhoudelijke stand van zaken weer in het werkproces.

Deze tussenrapportage zal de komende dagen worden besproken met / voorgelegd aan betrokken partijen. Doel hiervan is om reacties te verkrijgen voor verwerking in een volgende versie van de tussenrapportage. Het betreft de volgende partijen:

- Noord-Nederland, ambtelijk, ter voorbereiding op het eerstvolgende Bestuurlijk Overleg;
- Noordvleugel, ambtelijk, ter informatie en afstemming;
- betrokken departementen;
- overige betrokken partijen, waaronder Critical Review Team, Commissie mer, CPB en Auditcommissie.

Daarnaast loopt het inhoudelijke werkproces voor de diverse effectenstudies door.

Op grond van te ontvangen reacties en de voortgang van het inhoudelijke werkproces wordt een volgende versie van de tussenrapportage opgesteld.

De volgende versie van de tussenrapportage is o.a. input voor Bestuurlijk Overleg met Noord-Nederland, toetsing door CPB en Commissie mer en advisering door RPC en ICRE.

7.2 Planning

In het proces naar afronding van de Structuurvisie Zuiderzeelijn deel II zijn de volgende hoofdmijlpalen onderscheiden.

20 september	Bestuurlijk Overleg Noord-Nederland – effectenoverzichten (o.a. KBA, milieu, ruimtelijk) zoals opgenomen in tussenrapportage 08/09/06 – afbakenen regiospecifiek pakket t.b.v. vergelijking met HST-3 – bepalen of in vervolgproces overeenstemming bereikt kan worden
5 oktober	Bestuurlijk Overleg Noord-Nederland – vergelijking regiospecifiek pakket en HST-3 – definitieve vaststelling regiospecifiek pakket – overeenstemming over gezamenlijke conclusies of vaststellen dat geen overeenstemming kan worden bereikt
13 oktober	Kabinetsbesluit