

Aan:  
de voorzitter en leden van  
provinciale staten van Drenthe

Assen, 22 december 2005  
Ons kenmerk 51/5.14/2005011983  
Behandeld door de heer L. Hoven (0592) 36 54 98  
Onderwerp: Zuiderzeelijn

Geachte voorzitter/leden,

Hierbij ontvangt u ter kennisneming een brief van 9 december 2005 van de Stuurgroep Zuiderzeelijn met enkele bijlagen. De bijlagen betreffen de regionale Gebiedsvisie Zuiderzeelijn: de kansen in kaart en twee recente brieven van de minister van verkeer en waterstaat aan de Tweede Kamer over Stand van zaken probleemanalyse Zuiderzeelijn, respectievelijk Nadere informatie over aanbevelingen van de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten.

De gebiedsvisie dient als inbreng in de probleemstellingfase van het proces voor de opstelling van de Structuurvisie Zuiderzeelijn. Verschillende onderdelen van de gebiedsvisie worden de komende weken nader uitgewerkt ter nadere onderbouwing van de regionale denklijn.

De resultaten van de probleemanalyse, de herijking van de probleemstelling en de voorlopige oplossingsrichtingen worden in januari 2006 vastgesteld in een bestuurlijk overleg tussen het Rijk en de betrokken regio's. De Tweede Kamer en de betrokken raden en staten worden aansluitend geïnformeerd over de resultaten.

De minister van verkeer en waterstaat gaat in haar brief van 29 november 2005 over Stand van zaken probleemanalyse Zuiderzeelijn onder meer in op het regionale maatregelenpakket voor de variant Hanzelijn++. De volgende projecten zijn daarin voor Drenthe van belang:

- Kolibri: onder andere hoogwaardig openbaarvervoerlijn Assen en spoorgerelateerde projecten (waaronder nieuw station Assen-Zuid);
- partiële verdubbeling spoorlijn Zwolle-Emmen, inclusief verplaatsing van station Emmen-Centrum naar Emmen-Zuid.

Wij attenderen erop dat de status van het pakket Hanzelijn++ zich beperkt tot de onderzoeksfase van de structuurvisie. Indien medio 2006 wordt besloten om de variant Hanzelijn++ mee te nemen in de volgende fase, zal op dat moment worden overgegaan tot nadere prioritering en invulling van het definitieve pakket. De onderzoeksresultaten en het nader vast te stellen budget voor deze variant vormen daarbij een belangrijke basis.

Wij hopen u met deze informatie voorshands voldoende te hebben geïnformeerd.

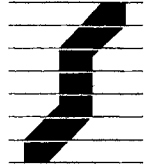
Hoogachtend,

gedeputeerde staten van Drenthe,

, secretaris

, voorzitter

Bijlage(n):  
gm/coll.



# Stuurgroep Zuiderzeelijn

Aan:

- de colleges van Gedeputeerde Staten van de provincies Drenthe, Flevoland, Fryslân en Groningen
- de colleges van Burgemeester en Wethouders van de gemeenten Almere, Groningen, Heerenveen, Leeuwarden, Lelystad, Noordoostpolder en Smallingerland

PROV. BESTUUR VAN DRENTHE	
No.:	2005011983
Ingek.:	12 DEC 2005
Class nr.:	
TE BEH. DOOR:	VU

Plaats en datum:  
Groningen, 9 december

Briefnummer:  
2005/26

Onderwerp:  
Gebiedsvisie

Geachte Colleges,

In het kader van het opstellen van de Structuurvisie Zuiderzeelijn, waarin nut en noodzaak van de Zuiderzeelijn nogmaals dienen te worden aangetoond, wordt op dit moment hard gewerkt aan het opstellen van de probleemanalyse. Onderdeel van deze probleemanalyse is het opstellen van een gebiedsvisie door de regionale partijen.

Recentelijk heeft de regionale Stuurgroep Zuiderzeelijn haar gebiedsvisie, getiteld "Zuiderzeelijn – de kansen in kaart", vastgesteld. Tijdens het bestuurlijk overleg tussen rijk en regio op 23 november jl. is de gebiedsvisie aan de minister van Verkeer en Waterstaat overhandigd. Een exemplaar van het rapport "Zuiderzeelijn – de kansen in kaart" treft u hierbij aan.

De werkzaamheden aan de probleemanalyse zijn echter nog niet afgerond. In januari 2006 vindt een volgend bestuurlijk overleg plaats, waarin de resultaten van de probleemanalyse worden besproken. Op dit moment wordt door de regionale projectorganisatie in nauwe samenwerking met de rijksprojectorganisatie, hard gewerkt aan een nadere verdiepingsslag ten behoeve van een adequate formulering en onderbouwing van de probleemanalyse, uitmondend in de probleemstelling. Naar aanleiding van het bestuurlijk overleg van 23 november 2005 heeft de minister een brief aan de Tweede Kamer geschreven, waarin zij de stand van zaken met betrekking tot de probleemanalyse Zuiderzeelijn weergeeft. Die brief is eveneens bijgevoegd.

Tenslotte is ter informatie de brief bijgevoegd die de minister van Verkeer en Waterstaat aan de Tweede Kamer heeft geschreven over de aanbevelingen van de TCI.

Ik verzoek u deze brief met bijgevoegde documenten ter kennis te brengen aan uw staten- respectievelijk raadsleden.

Met vriendelijke groet,

  
J.G.M. Alders,  
voorzitter Regionale Stuurgroep Zuiderzeelijn



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

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
29 november 2005	4
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/ZZL U.05.02546	-
Onderwerp	
Stand van zaken probleemanalyse Zuiderzeelijn	

Geachte voorzitter,

Op 10 oktober jl. heb ik u geïnformeerd over de voortgang van de Structuurvisie Zuiderzeelijn. Ik heb toegezegd u eind november na het bestuurlijk overleg met de regio's, te informeren over de conceptprobleemstelling en de criteria voor nut en noodzaak. Met deze brief informeer ik u, mede namens minister Dekker en staatssecretaris Van Gennip, over de stand van zaken.

## 1 Probleemanalyse

In het plan van aanpak Structuurvisie Zuiderzeelijn is aangegeven dat de probleemanalyse een essentieel onderdeel van de Structuurvisie is. De probleemanalyse zal een concreet, betrouwbaar en actueel inzicht geven in de huidige en verwachte ruimtelijk-economische situatie in Noord Nederland en de Noordvleugel van de Randstad.

De probleemanalyse zal aansluiten bij de ontwikkelingen die de afgelopen jaren hebben plaatsgevonden op ruimtelijk en (ruimtelijk-sociaal)-economisch vlak en bij de uitgangspunten die zijn vastgesteld in de nationale beleidsnota's Nota Ruimte, Pieken in de Delta, de Nota Mobiliteit en Agenda Vitaal Platteland. Op basis van de probleemanalyse worden de projectdoelen herijkt.

Voor de probleemanalyse zijn vier onderzoeken/analyses uitgevoerd:

- kwantitatief ruimtelijk-economisch onderzoek;
- ruimtelijke analyse en uitwerking van ruimtelijke toekomstperspectieven voor Noord Nederland en de Noordvleugel;
- analyse van het vigerend beleid;
- omgevingsanalyse.

Postadres Postbus 20901, 2500 EX Den Haag  
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 351 61 71  
Fax 070 351 78 95

Deze onderzoeken/analyses zijn op dit moment in concept gereed.

Om te komen van probleemanalyse tot een conceptprobleemstelling wordt een synthese uitgevoerd o.b.v. de onderzoeken. De volgende stappen worden doorlopen:

- analyseren van de huidige en verwachte (ruimtelijk/economische) ontwikkelingen van de regio Noord-Nederland en de Noordvleugel
- formuleren van de (ruimtelijk/economische) ambities voor zowel de regio Noord-Nederland als de Noordvleugel (mede op basis van de kabinetsnota's Nota Ruimte, Pieken in de Delta, Nota Mobiliteit en Agenda Vitaal Platteland)
- inventariseren van knelpunten die het realiseren van de ambities belemmeren.
- analyseren in hoeverre het oplossen van de knelpunten de opgave vormt voor de Structuurvisie Zuiderzeelijn.

Tijdens een bestuurlijk overleg op 23 november jl. zijn de concept-onderzoeken/analyses met de betrokken regionale bestuurders besproken. Tevens zijn door de regio's ontwerp-gebiedsvisies aangeboden. Het betreft verschillende complexe onderzoeken, die elk een andere invalshoek van de probleemanalyse belichten. Het is op dit moment nog niet gelukt om inhoudelijke conclusies te trekken. Ik heb daarom met de regionale bestuurders afgesproken om in januari opnieuw een bestuurlijk overleg te voeren, waarin conclusies worden getrokken ten aanzien van de conceptprobleemstelling, projectdoelstelling, de scope van de alternatieven en de criteria voor nut en noodzaak (zie bijlage 1 voor eerste aanzet). Spoedig na dit bestuurlijk overleg zal ik u over de inhoud van deze conclusies informeren.

Ik acht het van groot belang dat in deze fase van het proces een breed maatschappelijk draagvlak voor onze aanpak kan ontstaan. Daarom zal de probleemanalyse niet alleen met de regio, maar ook met onze bredere projectomgeving worden besproken. In een consultatieronde zullen de regio's en maatschappelijke organisaties om een reactie worden gevraagd. Daarnaast wordt de probleemanalyse besproken met het Centraal Planbureau, het College van Rijksadviseurs, de Commissie m.e.r. en het Critical Review Team. Over de aandachtspunten die dit oplevert zult u, gelijk met de conclusies uit het bestuurlijk overleg, in januari 2006 ook worden geïnformeerd.

## **2 Te onderzoeken alternatieven**

In het Algemeen Overleg van 29 juni jl. heeft de Tweede Kamer aangegeven dat de Structuurvisie op 1 april 2006 gereed moet zijn. Toen heeft u ook ingestemd met een initiële scope van te onderzoeken alternatieven (te weten magneetzwefbaan, hogesnelheidslijn, intercity, Hanzelijn+ en Hanzelijn++) en het inrichten van een proces waarin parallel aan de probleemanalyse die alternatieven worden uitgewerkt. We hebben toen ook bepaald dat op basis van de probleemanalyse de scope van de alternatieven nog kan worden uitgebreid.

Nu de inhoudelijke conclusies aan de probleemanalyse nog niet zijn getrokken, hecht ik eraan – vanwege uw harde deadline voor het gereedkomen van de Structuurvisie – u te informeren over een concreet planningsrisico. Indien een verdere uitbreiding van

de scope van alternatieven noodzakelijk zal blijken, zal de uitwerking van een dergelijk extra alternatief niet mogelijk zijn vóór 1 april.

Thans loopt de uitwerking van huidige scope van alternatieven volgens planning. In de uitwerking wordt ook nadrukkelijk aandacht besteed aan mogelijke optimalisaties en faseringen. Voorts ben ik voornemens om de Superbus aan de scope toe te voegen.

### **Superbus**

Tijdens het Algemeen Overleg van 29 juni 2005 heeft u verzocht te onderzoeken of mogelijk ook de Superbus, een initiatief van de Technische Universiteit Delft in de structuurvisie kan worden uitgewerkt. Inmiddels is geconcludeerd, dat er voldoende aanleiding en informatie is om het alternatief – binnen de planning - uit te werken in het kader van de Structuurvisie. In bijlage 3 is deze conclusie nader toegelicht.

### **Hanzelijn++**

Zoals u tijdens het debat van 29 juni jl. heeft voorgesteld, wordt het alternatief Hanzelijn++ nader uitgewerkt in de Structuurvisie Zuiderzeelijn. De definitieve invulling van het pakket voor de onderzoeksfase van de Structuurvisie komt in samenspraak met de regio's tot stand. Hierbij is de door u voorgestelde invulling als vertrekpunt gehanteerd. Aan de regio's Noord-Nederland en Noordvleugel is gevraagd een voorstel te doen voor de invulling van het pakket. Hiervoor zijn door de regio's voorstellen ingediend, inclusief een aantal amendementen ten opzichte van het oorspronkelijke voorstel van de Hanzelijn++ door uw kamer (zie bijlage 2). De voorstellen van de regio's zal ik zelf nog toetsen op onder meer robuustheid. Omdat het voorstel voor dit alternatief oorspronkelijk van uw Kamer afkomstig is, verneem ik graag uw reactie op deze conceptinvulling van het Hanzelijn++ pakket zoals de regio's deze voorstellen.

De invulling geldt voor de onderzoeksfase van de Structuurvisie. Indien medio 2006 wordt besloten om de Hanzelijn++ in een volgende fase mee te nemen, dan zal op dat moment de definitieve invulling bepaald worden.

### **3 Vervolg**

Op woensdag 30 november a.s. wordt een Technische Briefing verzorgd over de planstudie Amsterdam-Schiphol- Almere. Uw inhoudelijke vragen naar aanleiding van deze brief kunnen dan nader worden toegelicht.

Zoals gezegd zal in januari 2006 opnieuw een bestuurlijk overleg over de structuurvisie Zuiderzeelijn met de regio's plaatsvinden. Na dit overleg zal ik u inhoudelijk informeren over onder meer de conceptprobleemstelling.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs

**Bijlage 1 Criteria voor nut en noodzaak**

Op basis van de concept-probleemstelling worden criteria voor nut en noodzaak bepaald in de vorm van een beoordelingskader. Dit zodat straks op transparante wijze nut en noodzaak van de verschillende uitgewerkte alternatieven in beeld kunnen worden gebracht en worden afgewogen. De aspecten die in het beoordelingskader een plaats krijgen hebben o.m. betrekking op:

- financiële aspecten;
- maatschappelijk-economische effecten;
- vervoersaspecten;
- milieueffecten;
- ruimtelijke aspecten;
- projectdoelen.

Het beoordelingskader voor nut en noodzaak zal aan het eind van de Structuurvisiefase worden ingevuld met de belangrijkste uitkomsten van de uitwerkingen per alternatief. Het overzicht is feitelijk en kent geen weging.

Het op deze wijze operationaliseren van nut en noodzaak heeft de volgende functies:

- ordenen en structureren van beslisinformatie;
- onderscheidend vermogen tussen alternatieven expliciteren;
- tezamen met de projectomgeving de belangrijkste aspecten identificeren;
- standpunten inzichtelijk maken;
- transparantie aanbrengen in het proces van Structuurvisie naar kabinetsbesluit.

Om meer inzicht te krijgen in het krachtenveld zal aan de projectomgeving worden gevraagd aan welke aspecten zij de meeste waarde hechten in hun beoordeling van nut en noodzaak. Op het moment dat de opbouw van het beoordelingskader nader is uitgewerkt zal hier ook met de regio's overlegd worden.

## Bijlage 2 Voorstel Hanzelijn++ pakket

Naar aanleiding van debat in de Tweede Kamer over de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten heb ik aangegeven dat er een Hanzelijn++-pakket zal worden meegenomen in de Structuurvisie. De inhoud van dit '++-pakket' zal de komende tijd nader worden gespecificeerd.

Hierbij worden, conform het plan van aanpak Structuurvisie ZZL, in beschouwing genomen (zie plan van aanpak Structuurvisie ZZL, d.d. 17 juni 2005):

"optimalisatie van dienstregelingen en infrastructuur op het spoor (dit valt onder de 1e plus van het pakket) alsmede projecten in de Noordelijke regio en projecten in de Noordvleugel (dit behoort tot de 2e plus van het pakket). Voor de Noordelijke regio gaan de gedachten uit naar projecten zoals: A7/Kolibrie, N33, knooppunt Joure, Groningen-Oldenburg en lightrail Fryslân. Ook kunnen nog andere projecten een rol spelen.

Per project zullen kwantitatief kosten, baten en effecten, zowel voor bereikbaarheid als economische structuurversterking, in kaart worden gebracht."

In de uitvraag naar de regio's voor hun voorstel is aangegeven dat voor de beoordeling van de in te dienen projecten de volgende criteria gelden:

- projecten zijn in lijn met het integrale kabinetsbeleid zoals verwoord in de grote beleidsnota's Nota Ruimte, Nota Mobiliteit en Pieken in de Delta;
- er is een verkennend onderzoek waarin de realiteitswaarde van het project is getoetst (in lijn met de MIT Spelregels);
- projecten hebben een robuust karakter en komen alleen boven een bepaalde financiële grens in aanmerking voor een eventuele rijksbijdrage (in lijn met huidige regelgeving);
- een regionale bijdrage is verplicht;
- projecten worden beoordeeld op de totale projectkosten en de totale projectbaten en - effecten, ongeacht de thans geldende financiële dekking.

Het voorstel van de regio SNN+ betreft een concept dat begin december definitief zal worden gemaakt. De regio SNN+ heeft in haar reactie nadrukkelijk aangegeven dat het om een projectenlijst gaat die relevant is voor deze fase van het project, namelijk voor de beleidsmatige uitwerking van de Hanzelijn++ in de Structuurvisie. Dat betekent dat de regio op dit moment niet in onderhandeling gaat met het rijk over de daadwerkelijke invulling van de Hanzelijn++. Concreet heeft het SNN+ het volgende voorgesteld:

- Realisatie spoorlijn Heerenveen – Drachten – Groningen, met inbegrip van transferia bij Heerenveen en Drachten (aanvullend ten opzichte van voorstel in plan van aanpak).
- Verdubbeling spoorlijn Leeuwarden - Groningen, inclusief doorkoppeling naar en realisatie van station Werpsterhoek (aanvullend ten opzichte van plan van aanpak).



- Partiële verdubbeling van de spoorlijn Emmen - Zwolle, inclusief de verplaatsing van het station Emmen naar Emmen-zuid (aanvullend ten opzichte plan van aanpak).
- Bereikbaarheid Leeuwarden (aanvullend ten opzichte plan van aanpak).
- A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, 2e fase.
- Kolibri, spoorgerelateerde projecten.

NB: De Noordelijke provincies hebben A7 en Kolibri als aparte projecten beschouwd. De noordelijke provincies gaan er van uit dat onder het project Kolibri worden verstaan de spoor-gerelateerde projecten, waaronder ook vallen de stations Euroborg en Assen-zuid, alsmede de HOV-assen, waaronder begrepen de tramkwaliteit van de HOV-assen in de stad Groningen.

Als kanttekening bij de invulling van het pakket in het plan van aanpak is door de regio SNN+ aangegeven dat:

- de N33 geen onderdeel van dit hoort pakket te zijn, omdat dit project al elders is belegd en zijn eigen traject kent;
- het opwaarderen van de spoorlijn Groningen - Oldenburg niet urgent is, vanwege de geringe verwachte bijdrage aan de economische structuurversterking;
- de realiteitswaarde van het project Light Rail Fryslân op dit moment van een dusdanige aard is, dat ook voor dit project opname in de HZL++ variant niet zinvol is.
- A7 Knooppunt Joure betreft de eindoplossing, waarbij in samenhang ook het Klaverblad Heerenveen dient te worden betrokken.

Ook de regio NVL heeft een voorstel voor invulling van het pakket gedaan. De regio geeft daarbij wel nadrukkelijk aan geen voorkeur te hebben voor dit alternatief omdat de HZL+ geen capaciteit toevoegt aan het spoor in de NVL, maar mogelijk zelfs de capaciteit doet afnemen. De NVL wil inzetten op een kwalitatief hoogwaardig OV product, met oog op ontsluiten en verbinden van (grote) bestaande en nieuwe woon- en werkgebieden en inspelen op nieuwe ontwikkelingen. Daarbij is uitgegaan van een groei van Almere 2010-2030 met in ieder geval 45.000 woningen. Concreet wordt het volgende voorgesteld:

- Nieuwe regionale OV-verbinding vanuit de nieuwe stadsdelen in Almere (met name Pampus) naar Amsterdam. De voorkeur gaat hierbij uit naar een IJmeerverbinding;
- capaciteit regionaal OV knooppunt Amsterdam Zuidas/Zuid WTC;
- hoogwaardig OV naar de 2e terminal Schiphol, waarbij de voorkeur uitgaat naar het doortrekken van de NoordZuidlijn (indien de 2<sup>e</sup> terminal voor 2030 wordt gerealiseerd).

De voorstellen van de regio's zullen op basis van de genoemde criteria beoordeeld worden voor verdere uitwerking. De definitieve samenstelling van het alternatief Hanzelijn-++ zal bij de besluitvorming in 2006 worden vastgesteld.

### Bijlage 3 Superbus

De uitwerking van het concept van de Superbus heeft in de afgelopen maanden in samenwerking met de TU Delft plaatsgevonden. De uitwerking was er met name op gericht om meer zicht te krijgen op een mogelijke toepassing van het concept Superbus voor het project Zuiderzeelijn. Doel van deze uitwerking was om vast te kunnen stellen of de Superbus voor de Structuurvisie een reëel in beschouwing te nemen alternatief is.

Bij aanmelding van de Superbus als alternatief voor de Structuurvisie Zuiderzeelijn in juli van dit jaar is aan de TU Delft kenbaar gemaakt welke onderdelen van het concept met name op korte termijn zouden moeten worden uitgewerkt, om een gefundeerd besluit te kunnen nemen over het volwaardig opnemen van dit concept:

- kosten voor aanleg, onderhoud en exploitatie als integraal concept (vervoer+infra+beheer);
- vervoerconcept en directe baten daarvan, zowel maatschappelijk als bedrijfseconomisch;
- indirecte effecten op wonen en werken (ruimtelijk-economische ontwikkeling regio's);
- risico's en onzekerheden;
- mogelijke financiering.

Deze onderdelen zijn afgeleid van de effecten / criteria, waarop alle projectalternatieven in de Structuurvisie uiteindelijk zullen worden onderzocht t.b.v. besluitvorming over nut en noodzaak. Samenvattend kan worden gesteld dat het criterium voor het al dan niet opnemen van de Superbus is: kan het concept een daadwerkelijke toepassing voor de Zuiderzeelijn zijn?

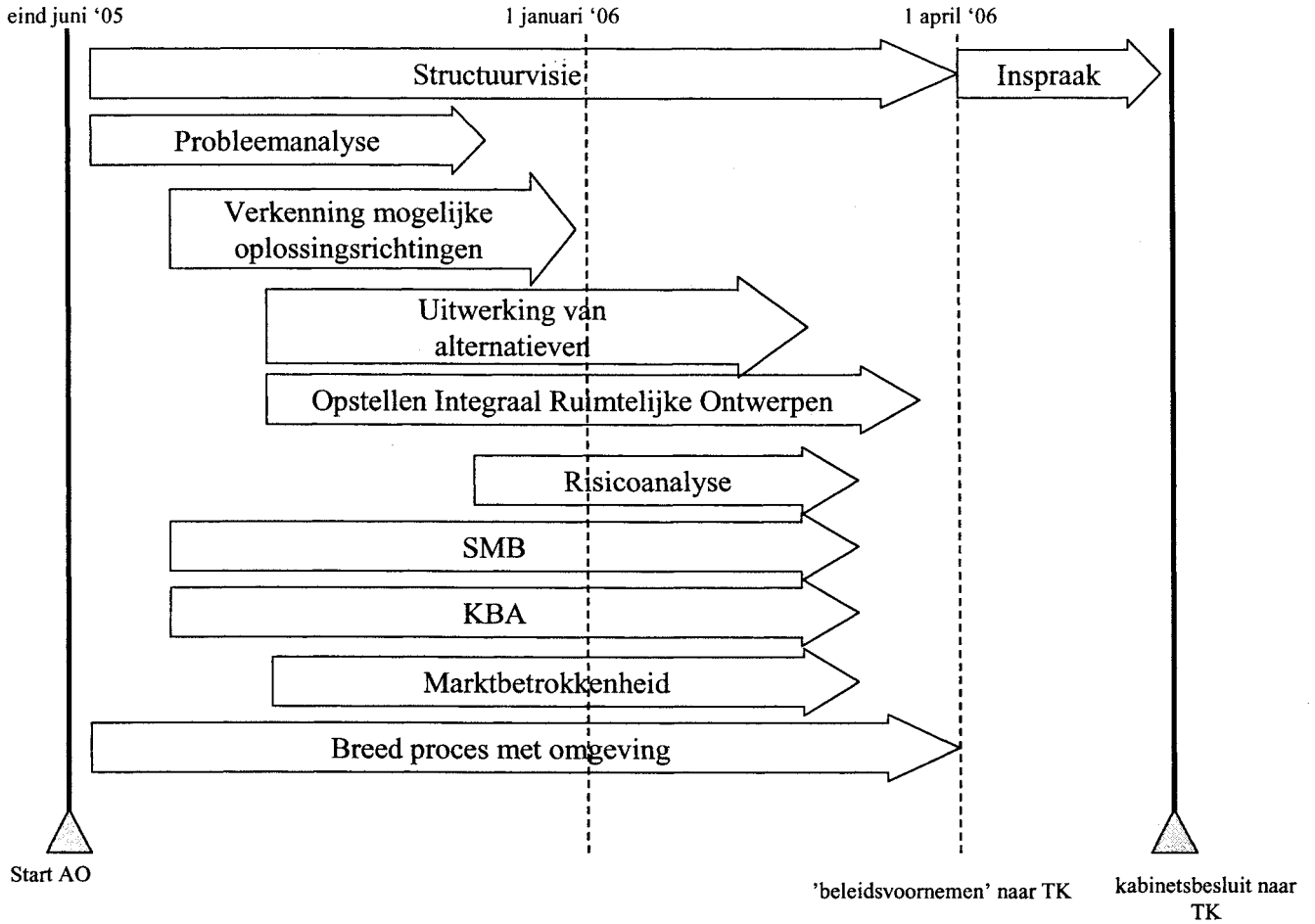
Op basis van de uitwerking tot dusverre kan worden geconcludeerd dat het mogelijk is om een op de Zuiderzeelijn toegesneden invulling van de Superbus te ontwikkelen en dat er voldoende aanleiding is om de Superbus in de Structuurvisie Zuiderzeelijn nader te onderzoeken.

Bovenstaande conclusie is gebaseerd op o.a. de volgende resultaten van de afgelopen maanden:

- Belangstelling bedrijfsleven: in het kader van de marktverkenning Zuiderzeelijn werken Connexion, Volker Wessels en Evens Logistics Research mee aan de uitwerking van de Superbus.
- Gefaseerde ontwikkeling: het concept gaat uit van een Superbus die met snelheden tot 250 km/u op grotendeels vrije 'busbanen' rijdt, maar kan ook stapsgewijs worden ontwikkeld, te beginnen bij snelheden van 100 tot 150 km/u. Hiermee kan het concept zich ontwikkelen vanuit 'proven technology'.
- Vervoerconcept: redenerend vanuit het basisidee voor volledig vraagafhankelijk en door-to-door vervoerdiensten is het mogelijk om een meer op de Zuiderzeelijn toegepast vervoerconcept te ontwikkelen dat (deels) gebaseerd is op dienstregelingen en een beperkt aantal vaste stations.

Uit nadere uitwerking van en onderzoek naar de Superbus in de Structuurvisie zal uiteraard – evenals voor de andere projectalternatieven – moeten blijken in welke mate de Superbus daadwerkelijk een goede invulling van de Zuiderzeelijn kan zijn.

### Bijlage 4 Planning







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

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
2 december 2005	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DAB 2005/2387	-
Onderwerp	
Nadere brief over aanbevelingen TCI	

Geachte voorzitter,

Op 24 november 2005 ontving ik uw verzoek om de Tweede Kamer namens het kabinet te informeren over de stand van zaken rond de uitvoering van de aanbevelingen van de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten (TCI) ten behoeve van de begrotingsbehandeling Verkeer en Waterstaat.

Het kabinet wil benadrukken dat de conclusies en lessen van de TCI van harte worden gedeeld. Zo is het kabinet, net als de TCI, voorstander van een gefaseerde integrale afweging van projecten gebaseerd op een heldere prioritering en een transparante discussie over nut- en noodzaak zoals nu in gang gezet bij de Zuiderzeelijn. Dit betekent dat de Tweede Kamer, anders dan voorheen, in een eerder stadium betrokken wordt bij grote projecten. Daarbij dienen afgeronde analyses en adviezen van de planbureaus beschikbaar te zijn voor de Tweede Kamer. Verbetering van de projectaansturing en -beheersing zijn zaken waar het kabinet continue aan werkt.

Op een aantal momenten heeft het kabinet zijn standpunt inzake de aanbevelingen van de TCI kenbaar gemaakt<sup>1</sup>. Het kabinet heeft kennis genomen van de stemming

---

<sup>1</sup> brieven van het kabinet van 28 februari 2005 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2004-2005, 29283, nrs. 16, 18 en 19), de brief van 22 maart 2005 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2004-2005, 29283, nr. 22), de brief van 23 mei 2005 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2004-2005, 29283, nr. 23) en de brief van 17 juni 2005 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2004-2005, 29283, nr. 31)

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag  
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 - 351 6171  
Fax 070 - 351 7895

van de Tweede Kamer over de aanbevelingen van de TCI maar wenst vast te houden aan zijn standpunt. Zoals eerder aangegeven kiest het kabinet op een aantal punten voor een ander instrument dan de TCI in haar rapportage.

In de afgelopen maanden is op verschillende terreinen uitvoering gegeven aan de aanbevelingen waarbij het kabinet heeft gehandeld in lijn met zijn eerdere standpunt en in de Tweede Kamer gedane toezeggingen. Wat de aanbevelingen 1, 2, 3, 4, 6 en 9 betreft zal het kabinet de laatste stand van zaken weergegeven.

Tijdens het TCI debat van afgelopen juni heb ik aangegeven na 2 jaar te evalueren hoe het kabinet is omgegaan met de aanbevelingen van de TCI. Ik zeg u toe u voorjaar 2007 hierover mijn bevindingen te doen toekomen.

- 1 *Bindend karakter van en opwaardering tot een Protocol Procedure- en Informatieregeling Grote Projecten dat dient te worden overeengekomen tussen kabinet en Tweede Kamer.*

Inmiddels heeft de Commissie Rijksuitgaven een voorstel voor een nieuwe Regeling Grote Projecten opgesteld. De Commissie heeft dit voorstel in oktober 2005 aan de minister van Financiën ter advisering voorgelegd, waarop door de minister op 7 november 2005 is gereageerd<sup>2</sup>. Al eerder heeft het kabinet aangegeven positief te staan tegenover een aanpassing van de bestaande regeling. Het voorstel van de Commissie betekent een verbetering ten opzichte van de oude regeling. Het kabinet vraagt wel aandacht voor de besluitvormende fasen in de conceptregeling. Het voorstel van de Commissie wekt de indruk dat de Tweede Kamer zich in de controle vooral op de uitvoerende fase van een project richt.

- 2 *Om de betrokkenheid van de Tweede Kamer bij de integrale beleidsafweging (inclusief financiering) van potentiële grote projecten te vergroten wordt een wijziging van de Wet Fonds Economische Structuurversterking voorgesteld.*

Het kabinet ziet op dit moment geen reden om af te wijken van het eerder ingenomen standpunt. Dit standpunt behelst dat een aanpassing van de FES-wet niet nodig is om de betrokkenheid van de Tweede Kamer te vergroten, en dat de door de TCI voorgestelde wetswijziging ongewenste effecten kan hebben.

In de afgelopen periode is het kabinet, wanneer dit aan de orde was, de toezegging nagekomen om de Kamer te informeren wanneer er een besluit is genomen over de inzet van FES-middelen. In de FES-begroting 2006 is uitgebreid stilgestaan bij de wijze waarop het kabinet tot besluitvorming is gekomen. Dit komt tegemoet aan de wens van de TCI om de Kamer zo goed mogelijk te betrekken bij de besluitvorming.

---

<sup>2</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2005-2006, 30 351, nr. 1

Overigens heeft de minister van Financiën namens het kabinet de Studiegroep Begrotingsruimte gevraagd om te adviseren over het FES ten principale en daarbij ook in te gaan op de beheersstructuur. De Studiegroep zal ten behoeve van de advisering ook kennis nemen van de aanbevelingen van de TCI. Het advies zal medio 2006 worden afgerond.

- 3 *Om de verantwoordelijkheid van de Tweede Kamer bij grote projecten tot zijn recht te laten komen, wordt voorgesteld de Tracébesluiten van grote infrastructurele projecten te integreren in de nieuwe Wro en daarin tevens een evenwichtiger rolverdeling tussen de verschillende bewindspersonen te regelen.*

Het kabinet heeft eerder aangegeven met de TCI en de Tweede Kamer van mening te zijn dat in de voorbereidende fase van de besluitvorming een structuurvisie moet worden opgesteld. Dit zoals bedoeld in het wetsvoorstel voor de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro), waarin de door de TCI genoemde inhoudelijke elementen aan de orde komen.

Structuurvisies zullen in nauwe samenwerking tussen de departementen in de ruimtelijk-economische sfeer worden opgesteld. Afhankelijk van het inhoudelijk zwaartepunt van de structuurvisie wordt gezien welke minister het voortouw heeft. De minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer is altijd medeondertekenaar van een structuurvisie (artikel 2.3, tweede lid, van het wetsvoorstel voor de nieuwe Wro<sup>3</sup>) en voert de regie ten aanzien van de ruimtelijke aspecten, zoals de formulering van de ruimtelijke opgave, de ruimtelijke afwegingen die in de structuurvisie aan de orde zijn en de samenhang met het nationaal ruimtelijk beleid. De Tweede Kamer kan de minister van VROM derhalve altijd aanspreken op deze punten. Voorafgaand aan het opstellen van een structuurvisie wordt door de bewindslieden gezamenlijk een Plan van Aanpak opgesteld en ter instemming aan de Tweede Kamer voorgelegd.

Bovenstaande werkwijze wordt op dit moment in de praktijk gebracht bij de structuurvisie Zuiderzeelijn. De Tweede Kamer heeft afgelopen zomer ingestemd met het Plan van Aanpak en wordt thans regelmatig geïnformeerd over de voortgang en de (tussen)resultaten van de structuurvisie, zodat de Kamer zich daar over kan uitspreken. Dit laatste gebeurt overigens ook bij grote projecten waarvoor gelet op de stand van zaken geen structuurvisie meer wordt opgesteld, zoals de MIT Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere.

Wat betreft de aanbeveling van de TCI om in de uitwerkingsfase van grote projecten de besluitvorming te integreren in de nieuwe Wro, heeft het kabinet eerder aangegeven bij voorkeur te werken via het zogenoemde «estafettemodel». Na de vaststelling van de structuurvisie gaat het project over naar de betreffende sectorwetgeving. Voor verkeers- en vervoersinfrastructuur is dat de Tracéwet. Op

<sup>3</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2004-2005, 28916, nr. 14, Nota n.a.v. het Nader Verslag.



deze wijze wordt op een efficiënte manier hetzelfde bereikt als in het voorstel van de TCI. De Tracéwet is nog onlangs met instemming van de Tweede Kamer herzien met het oog op een efficiënte en doeltreffende besluitvorming. Door ook in de uitwerkingsfase op belangrijke go/no-go momenten een (voorgenomen) besluit voor te leggen aan de Tweede Kamer is de positie van het parlement ook in deze fase geborgd.

- 4 *Om de contacten tussen leden van de Tweede Kamer en rijksambtenaren te normaliseren en de informatievoorziening aan de Tweede Kamer over technische aspecten van grote projecten te verbeteren wordt voorgesteld de "Aanwijzing externe contacten rijksambtenaren" te versoepelen.*

Naar aanleiding van het plenaire debat over het TCI-rapport op 7 en 8 juni 2005 heeft het kabinet expliciet aangegeven voortaan welwillend en niet krampachtig te zullen omgaan met verzoeken van Kamerleden om ambtenaren te horen. Daarbij is - zo heeft het kabinet eerder aangegeven - wel van belang dat tevoren duidelijk is dat het contact met ambtenaren uitsluitend zal gaan om feitelijke informatieverstrekking en de minister de afweging kan maken of hijzelf dan wel een ambtenaar de informatie verschaft. Die voorwaarden zijn van belang om recht te doen aan het beginsel van ministeriële verantwoordelijkheid.

Illustratief zijn de afgelopen maanden waarin in toenemende mate door de Tweede Kamer gebruikt wordt gemaakt van technische briefings waarin ambtenaren feitelijke informatie verstrekken aan kamerleden. Een ander voorbeeld betreft de Commissie voor Verkeer en Waterstaat die in het kader van haar werkgroep ProRail gesprekken heeft gevoerd met ambtenaren of medewerkers van taakorganisaties. In beide voorbeelden kwam het overleg tot stand langs de hierboven geschetste lijnen. Dat wil zeggen: tevoren is toestemming gegeven voor de desbetreffende briefings, na de afweging of de bewindspersoon of de ambtenaren de Kamerleden te woord zouden staan. In de voorbeelden was ook duidelijk dat het ging om feitelijke informatieverstrekking. Het kabinet staat positief tegenover dergelijke contacten.

Het kabinet ziet geen aanleiding de tekst van de Aanwijzingen te wijzigen. Het gaat hier immers niet zozeer om de inhoud van die Aanwijzingen, maar veeleer om de manier waarop zij in de praktijk worden toegepast. Overigens heeft het kabinet de Tweede Kamer eerder wel te kennen gegeven bereid te zijn het hierboven genoemde uitgangspunt voor toepassing van de Aanwijzingen neer te leggen in een leidraad ten behoeve van de ambtelijke diensten. De minister voor Bestuurlijke Vernieuwing en Koninkrijksrelaties zal zich daarover buigen in overleg met de minister-president.

- 6 *Voor de onderwerpen projectorganisaties, projectbeheersing en risicomangement, publiek-private samenwerking en contractering liggen er fundamentele beleidsopgaven, waarover wordt voorgesteld het kabinet te verzoeken om op korte termijn met fundamentele beleidsnota's en beleidswijzigingen te komen.*

In 2003 is het ministerie van Verkeer en Waterstaat begonnen met een verbetertraject op het terrein van de beheersing van de grote projecten. Hierover is u in augustus 2003<sup>4</sup> al een eerste brief gestuurd waarin een aantal leerervaringen werd geschetst.

Aangeven werd dat het departement meer gebruik zou gaan maken van risicomangement, MKBA's, een verbeterde ramingsystematiek en dat er organisatorische maatregelen werden getroffen voor een betere beheersing van grote projecten. Sinds 2003 is er sprake van transparantere informatieverschaffing in de Voortgangsrapportages aan de Tweede Kamer. Daarin worden nu duidelijk de risico's benoemd en gekwantificeerd, voor zover de vertrouwelijkheid dat toelaat. Mede door de TCI werd duidelijk dat extra inspanningen noodzakelijk waren. Dit heeft ook de commissievoorzitter Duijvestein in het debat in maart 2005 benadrukt. De volgende zaken zijn in gang gezet:

*A Vergroten Checks & balances*

De projecten in de besluitvormingsfase zullen regelmatig het onderwerp zijn van audits op het gebied van scope, planning en financiën. De recent uitgevoerde risicoanalyse PMR is het resultaat van zo'n audit<sup>5</sup>. De aannames en de geraamde kosten en baten zullen tijdens de besluitvormingsfase door derden worden getoetst zoals bijvoorbeeld het Centraal Planbureau. De resultaten van dergelijke audits of toetsen worden vanzelfsprekend met de Tweede Kamer gedeeld. In sommige gevallen zal dit vertrouwelijk moeten gebeuren. Conform de aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer is hiervoor een afwegingskader opgesteld.

In lijn met de bevindingen van prof. Flyvbjerg en de TCI, wordt binnen het project Zuiderzeelijn bijzondere aandacht geschonken aan het inbouwen van voldoende checks and balances. Zo wordt de projectbeheersing geaudit en worden diverse onafhankelijke toetsen (o.a. CPB) gedaan op onderdelen van de Structuurvisie, zoals de probleemanalyse, de MKBA en de risicoanalyse. Tevens wordt de kwaliteit van het proces rond en de totstandkoming van de Structuurvisie extern geborgd door een zgn. Critical Review Team (CRT). In een brief van 19 oktober 2005<sup>6</sup> bent u nader over dit CRT geïnformeerd.

<sup>4</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2002-2003, 28645, nr. 7

<sup>5</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2005-2006, 24691, nr. 64

<sup>6</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2005-2006, 29283, nr. 35

### *B Vaststelling Basismodel Beheersing Grote Projecten*

Op basis van de aanbevelingen van de TCI, de eigen leerervaringen en eerdere aanbevelingen van de Rekenkamer is een algemeen kader vastgesteld voor de beheersing van grote projecten, het zgn. Basisbeheersmodel Grote Projecten. Dit beheersmodel beschrijft de wijze waarop grote projecten binnen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat dienen te worden beheerst. Centraal staat het behalen van het projectresultaat (incl. de daarbijbehorende kwaliteitscriteria) binnen de gestelde tijd en binnen het afgesproken budget. :

Verkeer en Waterstaat ziet 3 belangrijke ondersteunende pijlers die ervoor zorgdragen dat het maximaal haalbare resultaat kan worden verwezenlijkt:

- Kennismanagement: de juiste kennis op het juiste moment op de juiste plaats;
- Human Resource Management: de juiste persoon op het juiste moment op de juiste plaats;
- Risicomanagement: op het juiste moment aandacht voor de juiste zaken.

Het beheersmodel geeft een aantal handreikingen ter verbetering van de beheersing:

- Intern in het departement checks & balances te creëren door heldere verdeling van rollen tussen de controlfunctie, beleidsdirecties en de uitvoeringsorganisaties;
- het onafhankelijk laten toetsen van aannames en geraamde kosten en baten in de besluitvormingsfase, bijvoorbeeld door het CPB;
- het laten uitvoeren van audits op het gebied van scope, planning, financiën en risico's bij besluitvormingsmomenten;
- goede invulling van de financiële functie op managementniveau van projectorganisaties;
- openheid te creëren over risico's. Het bespreken van risico's en beheersmaatregelen zijn primair onderdeel van de aansturing en verantwoording van een project;
- sturing te richten op afwijkingen van de voorgenomen scope, planning en de daaruit voortvloeiende financiën en risico's;
- zwaarder aanzetten van de periodieke onafhankelijke toetsing van de kwaliteit en volledigheid van de informatievoorziening door de accountant.

### *C Oprichting Centrum voor Projectmanagement*

Vanaf het najaar 2005 kent het ministerie van Verkeer en Waterstaat een Centrum voor Projectmanagement. Dit centrum moet gezien worden als praktijkbijdrage aan de verbetering van projectorganisaties en projectbeheersing. Het departement wil horen tot de top op het gebied van projectmanagement en van begin tot eind een goede regie voeren over projecten. Daartoe zijn voor de grote(re) projecten van het ministerie van Verkeer en Waterstaat de volgende doelen gedefinieerd:

- De projectbeheersing en -aansturing worden aantoonbaar op een hoger niveau gebracht door het hanteren van standaarden voor projectbeheersing, risicomanagement en rapportages bij grote projecten.

- De communicatie over voortgang, risico's, maatregelen en resultaten van grote projecten moet transparant zijn. In de besluitvormingsfase wordt de uitvoeringskennis effectief gebruikt en in de uitvoeringsfase wordt effectief omgegaan met nieuwe beleidsontwikkelingen en maatschappelijke dynamiek.
- De capaciteit, kennis en ervaringen worden onderling op effectieve wijze uitgewisseld, waardoor grote projecten de best practices voor projectbeheersing, risicomanagement en rapportages toepassen en hierdoor succesvol functioneren.
- De projectcommunicatie krijgt een professionele aanpak zodat Verkeer en Waterstaat haar successen in de grote projecten ook weet om te zetten in de juiste media-aandacht (niet alleen reactief communiceren over risico's, maar pro-actief over successen, en nieuwe inzichten).

Tenslotte over publiek-private samenwerking nog het volgende. Zoals gemeld, in de kabinetsreactie op het rapport van de TCI, heeft het kabinet per 1 januari 2005 een bedrijfseconomisch afwegingskader (Public Private Comparator-toets) ingevoerd bij investeringen in infrastructuur (boven de € 112,5 mln) en bij investeringen in Rijksgebouwen (boven de € 25 mln). Momenteel wordt door het ministerie van Verkeer en Waterstaat samen met Financiën verder uitgewerkt hoe dit afwegingskader onderdeel dient te zijn van de normale planning & control-cyclus en van de reguliere afwegings- en besluitvormingsprocedures. In de komende Voortgangsrapportage PPS zal de Tweede Kamer hier nader over worden geïnformeerd.

- 9 *Om in aanvulling op de activiteiten van het kennis- en controlecentrum over meer specialistische kennis te beschikken wordt voorgesteld om de planbureaus een onafhankelijke positie te geven door wettelijk een gelijkwaardige toegang voor kabinet en Tweede Kamer tot de onderzoekscapaciteit vast te leggen. Daarnaast wordt voorgesteld om de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) een planbureaustatus te geven, wellicht door samenvoeging met het Ruimtelijk Planbureau.*

Voorop gesteld moet worden dat zich op dit punt in de praktijk geen problemen voordoen: verzoeken van de Kamer om onderzoeken door planbureaus te laten verrichten worden in de praktijk eigenlijk altijd ingewilligd. Dat roept de vraag op of een verzelfstandiging van planbureaus wel nodig is. Het kabinet meent van niet, juist vanwege de geschetste praktijk. Evenmin is verzelfstandiging nodig in het licht van de gewenste objectiviteit en professionaliteit van onderzoeken door planbureaus: die komen niet in het gedrang door het feit dat de planbureaus opereren onder volledige ministeriële verantwoordelijkheid. Voordeel van onderbrenging van de planbureaus bij beleidsdepartementen is dat dit kan voorkomen dat zij los komen te staan van het beleid en dat hun studies te ver van de dagelijkse werkelijkheid komen af te staan. Gelet op dit alles ziet het kabinet geen goede reden voor de maatregelen waarvan aanbeveling 9 spreekt.

Met betrekking tot de rol en positie van de kennisfunctie binnen het ministerie van Verkeer en Waterstaat verwijs ik u naar de brief van 28 november 2005.<sup>7</sup>

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

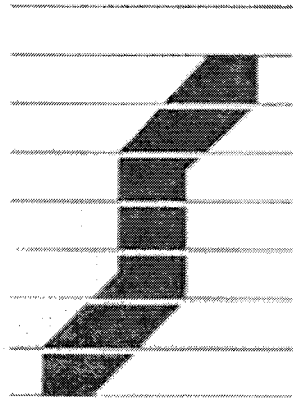
Karla Peijs

---

<sup>7</sup> Kenmerk DAB/2005/2273

# Zuiderzeelijn – de kansen in kaart

Gebiedsvisie Groningen, Fryslân, Drenthe, Flevoland



## **Zuiderzeelijn**

REGIONALE STUURGROEP ZUIDERZEELIJN

23 November 2005

## Samenvatting

Noord-Nederland is haar rol in de Nederlandse economie aan het versterken, maar om bij te blijven met de mondiale en nationale ontwikkelingen is een transitie tot een meer innovatieve en kennisgerichte economie en landbouw nodig.

De regio heeft daarvoor kansen: economisch sterke punten en ruimtelijke kwaliteiten en mogelijkheden om vele Nederlanders een aantrekkelijk woonmilieu te bieden, waarmee zij tegenwicht kan bieden aan de hectiek van de Randstad

Om deze kansen te benutten en te vermarkten is verbetering van het vestigingsklimaat en het opheffen van de perifere ligging van het gebied noodzakelijk. Een structurele verbetering van de aansluiting op de Randstad, die de mentale afstand tussen het economisch kerngebied en de kennisinfrastructuur in het Noorden vermindert. Dit helpt om hoogwaardige arbeidskrachten aan te trekken en in de regio te houden en aantrekkelijke woonmilieus te maken waar deze mensen graag willen wonen.

Met de aanleg van een snelle Zuiderzeelijn zijn we in staat om de regionale economie én de toenemende uitschuifbeweging uit de Randstad een grote impuls te geven. Door op enkele plekken in Flevoland, Fryslân en Groningen wonen en werken te bundelen en goed te ontsluiten met de ZZL en met een hoogwaardig regionaal openbaar vervoer als voor- en natransport. Hierdoor ontstaat een ruimtelijke ontwikkelingsas die bijdraagt aan de wisselwerking tussen beide gebieden en wordt de ruimtelijke structuur versterkt. Daar profiteren het Noorden, de Randstad en uiteindelijk heel Nederland van.

Wanneer de lijn op termijn ook nog wordt doorgetrokken naar Hamburg ("de missing link") is Nederland aangetakt aan het toekomstig Europees hogesnelheidsnetwerk en kan de kennisgerichte dynamiek in de hele noordelijke ontwikkelingsas nog beter worden versterkt.

Afgelopen jaren is consistent beleid gevoerd om de ruimtelijk-economische structuur te versterken. Het is noodzakelijk dit beleid nu voort te zetten en de volgende stap te nemen: de aanleg van de Zuiderzeelijn.

De projectdoelstellingen voor de aanleg van een snelle OV-verbinding tussen de Randstad en Noord-Nederland zijn nog steeds relevant. De kracht van de snelle verbinding van Schiphol naar Almere en Groningen/Leeuwarden via de A6/A7 route zit in het feit dat deze bijdraagt aan alle doelstellingen tegelijkertijd:

- *Versterking van de regionaal-economische structuur van het noorden en wel op een dusdanige wijze, dat de huidige kernkwaliteiten van het noorden worden behouden, versterkt en benut.*
- *De positionering van het noorden en van het nationaal stedelijk netwerk Groningen-Assen op de as Amsterdam-Hamburg (en verder)*
- *Het leveren van een bijdrage aan het verbeteren van het evenwicht in de sociaal economische situatie en de ruimtelijke ontwikkelingen in Nederland.*
- *Een verbetering van de bereikbaarheid van het Noorden en de Noordvleugel.*
- *Verbetering van de verbinding van Flevoland met het noorden;*
- *Almere door het te ontsluiten met een openbaar vervoerssysteem van een hoog kwaliteitsniveau, een meer gelijkwaardige positie geven ten opzichte van de andere steden binnen de Randstad.*
- *Een snelle OV-verbinding als structurerend element in de verdere ruimtelijke ontwikkeling van de as Schiphol-Amsterdam-Almere;*

## I. Ambitie, kansen en opgave

### 1.1. Ambitie: versterking ruimtelijk- economische structuur

Noord-Nederland en Flevoland hebben als ambitie hun positie in de nationale en internationale economische structuur te versterken, evenredig bij te dragen aan de welvaart van Nederland en haar bewoners een wenkend en duurzaam perspectief op de toekomst te bieden.

Noord-Nederland en Flevoland ontleen hun aantrekkelijkheid voor een deel aan de ligging aan de rand van het verstedelijkte kerngebied van de Vlaamse Ruit, het Ruhrgebied en de Randstad. Noord-Nederland en Flevoland bieden rust en ruimte, vlak bij deze dynamische driehoek. Maar ook zal dit gebied steeds meer gaan fungeren als onderdeel van een ontwikkelingsas naar Noordoost Europa.

De regio geeft haar ontwikkeling zo gestalte dat er tegelijk sprake is van een versterking van de ruimtelijke structuur en zorgt ervoor dat haar kwaliteiten ook op langere termijn in stand blijven. Zij geven de regio immers haar meerwaarde. Inzet is om de complementaire kwaliteiten, die tegenwicht bieden aan de hectiek van de Randstad, te handhaven en te benutten voor economische ontwikkeling. Deze kwaliteiten dienen door de Zuiderzeelijn beter te worden ontsloten.

De concurrentiekracht van Nederland heeft verbindingen tussen stedelijke netwerken nodig. Dat vraagt om een weloverwogen inzet van het kapitaal van Flevoland en Noord-Nederland: ruimte en openheid in combinatie met vitale steden. Daartoe wordt een samenhangende aanpak van de inrichting en vormgeving van het landschap, van de agrarische, recreatieve en stedelijke functies op regionale en landelijke schaal gemaakt. (Zevensprong)

### 1.2. Kansen: kansrijke sectoren en wooneconomie

#### Economie

De ontwikkeling van het gebied is allereerst gebaseerd op het uitbouwen van de aanwezige kansrijke economische sectoren. De bedrijven in de regio zullen de benodigde innovatie moeten verrichten en gaan inspelen op de noodzakelijke transformatie naar kennisgerichte werkgelegenheid.

De al aanwezige potenties (Life Sciences/nanotechnologie, agribusiness, toerisme en recreatie, ICT, zorg, hoogwaardige chemie, scheepsbouw) worden versterkt, terwijl relatief jonge bedrijfstakken (Energy Valley, Lofar, Watercluster), tot verdere bloei komen<sup>1</sup>.

Door de aanwezigheid van hoogwaardige kenniscentra (universiteiten, hogescholen, onderzoeksinstituten, NAM, Gasunie) wordt zowel de Lissabon-strategie (gericht op versterking kennis en innovatie) als de Gothenburg-strategie (gericht op

---

<sup>1</sup> Zie: rapport „De Koers Verlegd – aanpak tot transitie naar een kenniseconomie in Noord-Nederland”.



duurzaamheid) gevolgd. Export van technologie en hoogwaardige dienstverlening spelen een toenemende rol, zeker in de richting van de nieuwe Europese lidstaten.

De nationale "pieken" binnen de regio:

- De groei van het energieverbruik leidt in toenemende mate tot milieuproblemen, oplopende prijzen en spanningen op het terrein van de voorzieningszekerheid. Onder de noemer van "Energy Valley" worden duurzame energie-gerelateerde activiteiten, in het bijzonder voor duurzame energie, kennisinfrastructuur en vestiging/uitbouw van bedrijfsactiviteiten ontwikkeld.
- Op het terrein van water laat Noord-Nederland zien dat met innovaties op het gebied van technologie, beheer, instituties en financiën op een effectieve en efficiënte wijze nieuwe economische activiteiten te ontwikkelen zijn. De Friese Water Alliantie (FWA) biedt hiervoor uitstekende mogelijkheden. Een voorloper van de vernieuwing van de diensteneconomie is de vestiging van het nieuwe topinstituut Wetsus (watermanagement) in Leeuwarden.
- Noord-Nederland gaat zich positioneren met ontwikkeling en toepassing van multifunctionele sensornetwerken (Lofar) in grote gebieden. Toepassing van deze netwerken biedt excellente mogelijkheden voor het actief en uiterst nauwkeurig registreren van fysische, chemische, biologische, meteorologische en ecologische gebeurtenissen, hierop te anticiperen en te bewaken (bijvoorbeeld de ecosystemen in de Waddenzee). De sensoren zijn gekoppeld aan één van 's werelds krachtigste supercomputers bij de RUG. Voor Flevoland geldt dat belangrijke ontwikkelingen zijn: de groei van vliegveld Lelystad en de innovatie in de landbouw en de voedselproductie.

De onderliggende kracht voor de economie van gebied kan worden aangeduid als de creatieve economie; de op kennis en innovatie gerichte ondernemingszin die wordt gevoed door een kern van hoogopgeleide, creatieve mensen. Deze groep omvat circa 20% van de beroepsbevolking en haar economische activiteiten zijn gericht op innovatieve probleemoplossingen in alle sectoren van de economie. Deze groep wordt meer en meer gezien als de groep die de economische ontwikkeling domineert en ook het gebied zal het in toenemende mate van dit deel van de beroepsbevolking moeten hebben. (citaat Masterplan Zuiderzeelijn 2.0)

## **Wonen**

Moderne burgers willen meer invloed hebben en zelf bepalen waar en hoe ze willen wonen. De nadruk komt meer en meer te liggen op ruimte, kwaliteit en een leefbare woonomgeving. Enerzijds ontstaat er behoefte aan centraal-stedelijk wonen, anderzijds is er een sterke hang naar landelijk wonen tussen groen en water met rust, ruimte en veiligheid als centrale kenmerken.

Met name de hogere inkomensgroepen kiezen voor het wonen in de nieuwe stedelijke centra, het landelijk wonen nabij stedelijke voorzieningen. Het gaat vaak om goed opgeleide burgers, die of (deels) thuis kunnen werken (ICT) of hun werkplek op enige afstand hebben. Daarbij speelt bereikbaarheid een grote rol.

Het Noorden is bij uitstek geschikt om deze woonmilieus te bieden.

De regio heeft kwaliteiten van rust en ruimte en aantrekkelijke steden en voorzieningen die samen volop kansen bieden voor ontwikkeling en volop mogelijkheden voor vestiging van huishoudens en bedrijven.

Op plaatsen die nu reeds per auto goed bereikbaar zijn vanaf de Randstad is dat al zichtbaar. Er zijn mogelijkheden om dit uit te buiten en zo te voorzien in aanvullende woonmilieus voor mensen die Noord-Nederland en Flevoland als uitvalsbasis willen kiezen en voor ouderen die kiezen de combinatie van wonen en zorg.

De aanwezige ruimte en variëteit aan steden en landschappen rond de stedelijke kernen biedt mogelijkheden om woonwijken op te zetten die sterk divers van karakter zijn. Goede voorbeelden hiervan zijn Meerstad, een nieuwe wijk, die oostelijk van Groningen wordt aangelegd en de Zuidlanden, ten zuiden van Leeuwarden. Ondanks de stedelijke setting is er sprake van veel groen en water in een relatief lage dichtheid. Snelle vervoersassen maken deze woonvormen aantrekkelijk bereikbaar. De regio zet zich actief in voor ontwikkeling van dergelijke aantrekkelijke woonmilieus

Uit onderzoek blijkt dat op elke drie woningen één arbeidsplaats ontstaat.

Door het scheppen van hoogwaardige woonmilieus in de kernzones zal het aantal goed opgeleide mensen in de regio toenemen, waardoor er bovendien aan wonen gelieerde arbeidsplaatsen zullen ontstaan. Een kwalitatief hoogwaardig woonmilieu is in de moderne economie een belangrijke vestigingsfactor voor bedrijven. In die definitie is de functie „wonen” onderdeel van de economische ontwikkeling in de regio. Wonen wordt daarmee een belangrijke pijler onder de noordelijke economie.

#### Wonen en zorg

Veranderingen in de gezondheidszorg, de vergrijzing en het streven naar toenemende arbeidsparticipatie zullen het maatschappelijk en economisch leven sterk gaan beïnvloeden. Een herkenbare trend is ook de behoefte om dagelijkse zorgen uit handen te geven (behoefte aan gemak of comfort).

In Noord-Nederland is in potentie bedrijfsleven aanwezig dat kan inspelen op deze trends door ontwikkeling van nieuwe producten, diensten en toepassingen. Het gaat om heterogene bedrijvigheid, zoals ICT, zorg en aanverwante diensten, metalectro, installatietechniek, domotica, personal care, beveiliging en de verzekeringssector. (Koers Verlegd)

Vitaliteit hangt ook af van talent en expertise, kwaliteiten die nu nog uit Noord-Nederland wegvloeien naar het westen van het land. Een sociaal economisch sterk Noorden kan haar talenten vasthouden, zelfs van elders aantrekken om een bijdrage aan de ontwikkeling van Noord-Nederland en Flevoland te leveren. (Zevensprong)

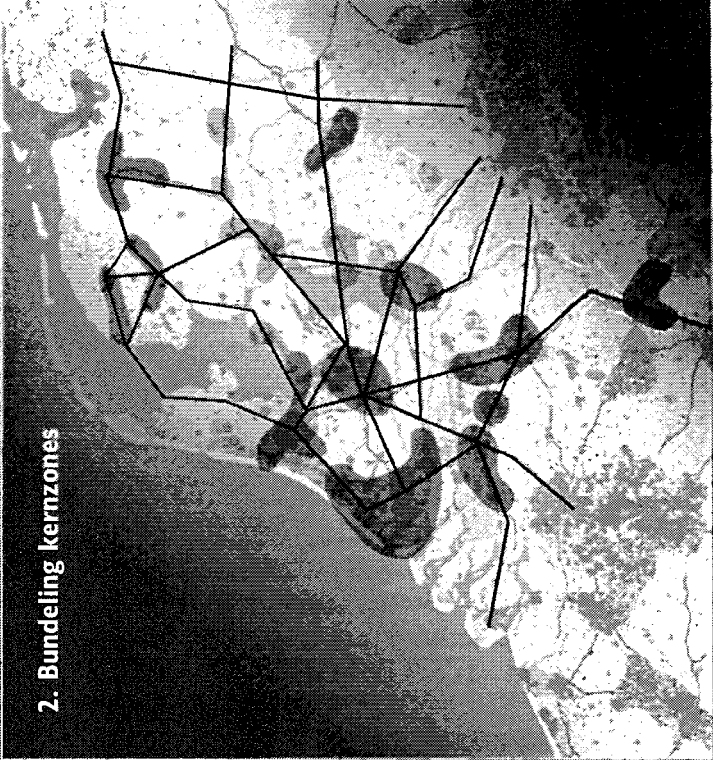
### 1.3. Opgave: versterking ontwikkelcondities

Op 16 april 1998 werd tussen het kabinet en het SNN overeenstemming bereikt om te komen tot een structurele versterking van de economische positie van het landsdeel. Een belangrijk onderdeel van de afspraak betreft de verbetering van de aansluiting op de Randstad als economische kerngebied door realisatie van de Hanzelijn en de Zuiderzeelijn.

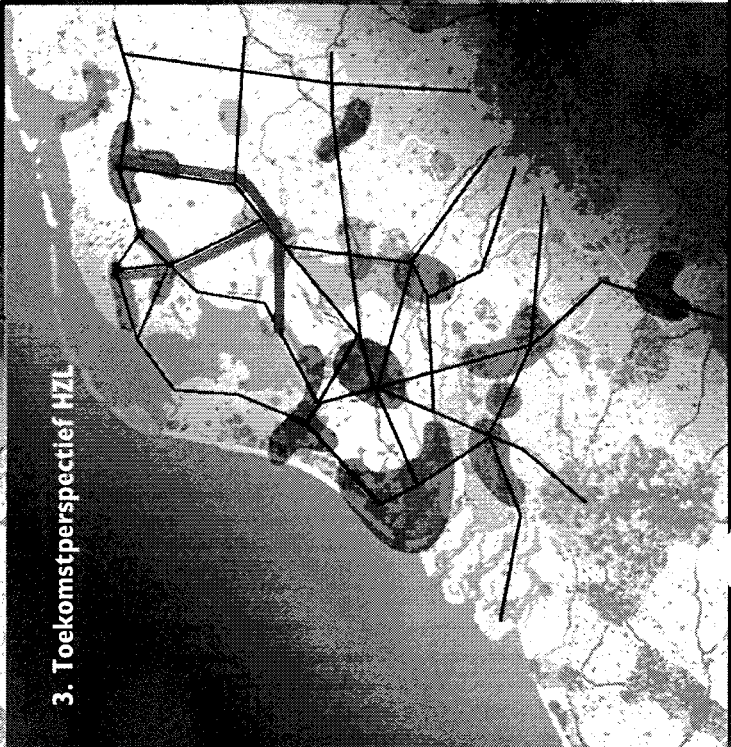
1. Versterking netwerken



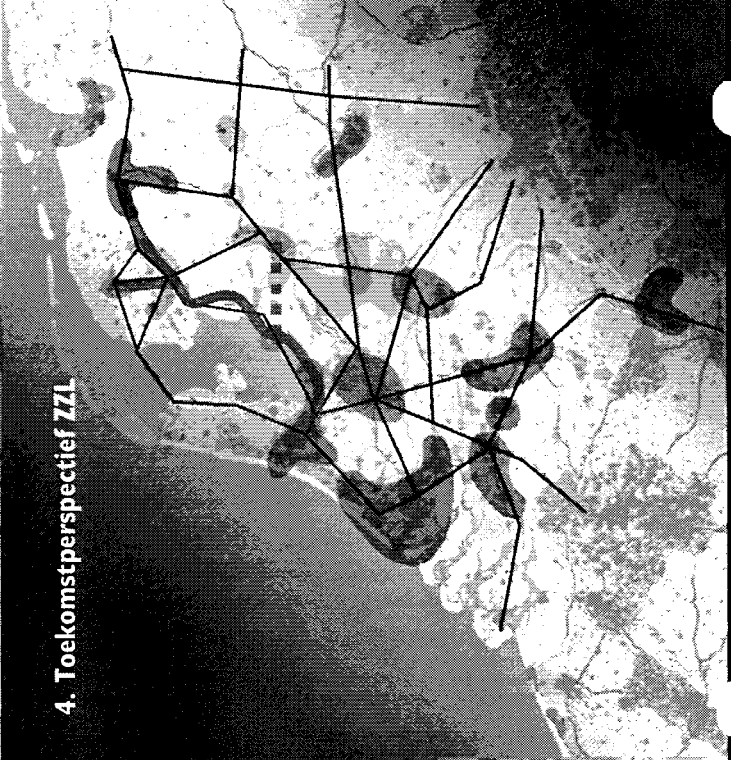
2. Bundeling kernzones



3. Toekomstperspectief HZL



4. Toekomstperspectief ZZL



Op basis van deze gedeelde visie is besloten tot de uitvoering van een meerjarig ontwikkelingsprogramma voor Noord-Nederland, gericht op economische kerngebieden en versterking marktsector, stedelijke ontwikkeling en landelijk gebied.

Er is alle reden om deze beleidsinzet voor te zetten: hoewel er dankzij het gevoerde regionaal beleid dynamiek zichtbaar wordt, is er meer nodig om te komen tot kennisgerichte economie en versterking van de positie en rol van de regio in (inter)nationaal verband.

De recente studie van Ecorys stelt dat voor de overgang van de aanwezige economie naar meer kennisgerichte economie het investeringsklimaat nog niet op orde is:

De analyse leidt tot de volgende ranglijst van knelpunten investeringsklimaat voor Noord-Nederland. Het economische model van de productieregio komt in de knel door concurrentie met andere regio's. Voor overstap naar ander model zijn de factoren van het ondernemingsklimaat niet op orde.

1. Onvoldoende clusters, beperkte stedelijkheid
2. Innovativiteit bij ondernemers laag
3. Braindrain, schaarste talent, kwalitatief aanbod arbeidsmarkt
4. Onvoldoende ondernemerschap, beperkte internationale oriëntatie
5. Kennisinstructuur schiet tekort
6. Beperkte bereikbaarheid (binnen de regio en met andere regio's): grote afstanden over de weg, OV weinig aantrekkelijk

Bron : Ecorys (1<sup>e</sup> tussenrapportage d.d. 9 november 2005)

In 2005 zijn vanwege geconstateerde beperkingen in het ondernemingsklimaat tussen rijk en regio nadere afspraken gemaakt over voorzetting van het Kompasprogramma en een innovatief actieprogramma.

Op het gebied van de bereikbaarheid is inmiddels gestart met verbetering van de weginstructuur, waardoor de regio beter een betere aansluiting krijgt op de internationale verkeersroutes (zie afbeelding 1, kaart 1 versterking netwerken).

Een snelle treinverbinding tussen de Randstad en Noord-Nederland is noodzakelijk voor de structurele verbetering van de vestigingscondities en daarmee voor het verwezenlijken van de hoofddoelstelling van de verbetering van de economische positie en de versterking van de ruimtelijke structuur van de regio (zie afbeelding 1, kaart 2 bundeling kernzones).

Deze doelen zijn eerder in besluiten van het kabinet over de ZZL vastgelegd en in diverse rijksnota's verankerd.

Met Noord-Nederland bestaat overeenstemming over de noodzaak van een regionaal toegespitste aanpak om ten opzichte van overig Nederland het faseverschil in de ontwikkeling weg te werken (Langmanakkoord). Zoals in de Nota Ruimte is aangegeven kunnen de in die nota opgenomen hoofdverbindingssassen (met name A6/A7, A28) en de Zuiderzeelijn een belangrijke rol spelen. (Pieken in de Delta)



Om de beoogde ruimtelijke-economische effecten te bereiken moet de snelle OV-verbinding wel aan een aantal eisen voldoen:

- In de eerste plaats een zodanige tracering, frequentie, dienstregeling en reistijdverkorting (max. 50 tot 90 minuten) dat daarmee Noord-Nederland en de regio Noordvleugel binnen de dagelijkse leefruimte van de huishoudens en bedrijven komt te liggen.
- De verbinding dient een rechtstreekse verbinding te hebben met het nationaal stedelijk netwerk Groningen-Assen, zodat deze haar positie in Noord-Nederland en op termijn ook internationaal kan versterken.
- Verder zullen Almere, Lelystad, Emmeloord, Heerenveen, Leeuwarden en Drachten stations aan de spoorlijn moeten krijgen die als stepping stones dienen om optimale effecten voor de economie, stedelijke verdichting en behoud van het landelijk gebied te bereiken.

Het kabinet heeft besloten tot de aanleg van de Hanzelijn, waarbij de planning is deze in 2012/2013 gereed te hebben. Een lijn die belangrijk is voor de economische ontwikkeling van het Noorden. Vooral de markante zones het stedelijk netwerk Zwolle/Kampen en de Stedenband Zuid-Drenthe zullen hiervan profiteren, doordat zij binnen een anderhalf uur reisafstand van de Randstad komen te liggen (zie afbeelding 1, kaart 3 toekomstperspectief HZL).

De volgende noodzakelijke stap is de realisatie van de Zuiderzeelijn (zie afbeelding 1, kaart 4 toekomstperspectief ZZL). Alleen de Zuiderzeelijn stelt ons in staat om:

- met een zeer korte reistijd de mentale afstand tussen de regio's en de steden te veranderen dat hiervan een impuls uitgaat op vestiging van bedrijven en huishoudens en nieuwe kansen opent voor ontwikkelingen op gebied van wonen, economie en recreatie;
- aansluiting op (inter)nationale economische gebieden tot stand te brengen;
- een ruimtelijke ontwikkelingsas tussen Randstad en Groningen te realiseren die grote structurerende betekenis op de lange termijn heeft.

Het doortrekken van de snelle verbinding naar Hamburg zorgt er voor dat de ontbrekende schakel op Europees niveau wordt ingevuld en zo Nederland en ook het Noorden van het land een structurele positie krijgt binnen het netwerk van hoge snelheidslijnen en aansluiting op Europese stedelijke centra.

Het is zaak de eigen kracht en dynamiek van stad en land in Noord-Nederland te onderkennen en deze verder te ontwikkelen. De Zuiderzeelijn is daarvan de katalysator. Niet ongeremd, maar verantwoord gestuurd zodat kwaliteit van landschap en natuur behouden blijven. De lijn is een krachtig middel om de kwaliteit van het bestaan te verhogen, voor werk, onderwijs en cultuur. (Zevensprong)

De aanleg van de lijn houdt een belofte in: het gaat om veel meer dan een vervoersverbinding alleen. Het gaat ook om ruimtelijk perspectief, de economische concurrentiekracht, de sociaal-maatschappelijke effecten en de innovaties op technisch en stedenbouwkundig terrein. (Zevensprong)

## Conclusie

Vanuit het rijksbeleid en de visie van de regionale overheden ligt er een gezamenlijke opgave voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de regio en waarover eerder afspraken zijn gemaakt met het Noorden en Flevoland.

De Zuiderzeelijn levert een belangrijke en onmisbare bijdrage aan deze doelen.

Alleen consistente uitvoering van het genoemde beleid kan er voor zorgen dat de regio haar rol in de economie en ruimtelijke ordening van Nederland kan waarmaken.

#### **Mal en contramal**

De bundeling van grootschalige functies in de kernzones en de steden zorgt er voor dat de ijle ruimtelijke structuur wordt aangepakt, dat er clustering van bedrijvigheid ontstaat die bijdraagt aan de dynamiek, dat het draagvlak voor goed functioneren voor hoogwaardig openbaar vervoer wordt vergroot en dat verstedelijkingsdruk op het landelijk gebied kan worden voorkomen. In Noord Nederland vindt op basis van Kompasbeleid (1998) de bundeling plaats in 5 kernzones. In Flevoland in de twee steden Almere en Lelystad.

De Mit Term Review (2004) geeft aan dat het bundelingsbeleid succesvol is. De groei is voornamelijk opgetreden in de kernzones. Groningen-Assen heeft een forse groei doorgemaakt. De stad Groningen positioneert zich in de top van de Nederlandse steden. A7-zone en Leeuwarden laten forse groei zien. Leeuwarden maakt, o.a. op het gebied van financiële/zakelijke dienstverlening en onderwijsfuncties, haar bovenregionale rol waar. Zuid Drentse stedenband lift mee op de ontwikkeling vanuit Zwolle. De bundeling in kernzones en stedelijke netwerken heeft al gestalte gekregen in provinciale omgevingplannen, streekplannen en regiovisies.

De volgende stap die gezet wordt is om in samenhang met de Hanzelijn, Zuiderzeelijn en onderliggende regionale vervoersnetten te komen tot nu verdergaande ruimtelijke structurering en te komen tot vorming van ontwikkelingassen op (inter)nationaal niveau.

## II. De ontwikkelingsassen

### Vorming van ontwikkelingsassen

De regio zet in op twee ontwikkelingsassen, die zowel nationaal als internationaal van groot belang zijn:

- de as Randstad – Groningen – Bremen/Hamburg, met als infrastructurele dragers, de A6/A7/E22, de vaarweg Amsterdam-Lemmer-Delfzijl en daaraan gekoppelde zeehavens en de beoogde Zuiderzeelijn
- de as Randstad – Zwolle – Emmen – Duitsland met als dragers de A28/A37/E233/A31 en de toekomstige Hanzelijn

Ontwikkelingsassen zijn te beschouwen als een ruimtelijk concept. Door wonen, werken en voorzieningen te clusteren ontstaan er stedelijke gebieden die voldoende omvang en potentie. De hoofdinfrastructuur schakelt deze stedelijke gebieden. Daardoor neemt de wisselwerking tussen de steden toe, zoals op het gebied van wonen, werken, voorzieningen, onderwijs, innovatie en cultuur. Tegelijk biedt de bundeling mogelijkheden om de open groene ruimte te bewaren en het nog sterk aanwezige evenwicht tussen stad en landelijk gebied te handhaven. De steden en stedelijke gebieden fungeren binnen de ontwikkelingsas als "stepping-stones": ze leveren een structurele bijdrage aan het geheel en profiteren ervan, en bundelen het uitschuifproces.

Deze gebiedsvisie onderscheidt daarbij binnen een "noordelijke ontwikkelingsas", een nationale- en een internationale dimensie.

De twee ontwikkelingsassen via Groningen en via Zwolle-Emmen vormen een onderdeel van de internationale ontwikkelingsas naar Hamburg en verder. Zowel rijk als regio willen het nationaal stedelijk netwerk Groningen-Assen, internationaal profileren als schakel op de verbinding Randstad-Hamburg.

Op nationaal niveau vormen de twee assen de dragers van een ontwikkeling die Nederland naar de toekomst ruimtelijk structureert. Het ontstaan van de verstedelijkingsassen in noordelijke richting langs hoofdverbindingssassen A6/A7 en A28/A37 is al zichtbaar en dient te worden versterkt.

Langs de A28/A37 profiteert de as Zwolle-Emmen en de daarin gelegen plaatsen Meppel, Hoogeveen, Coevorden vooral van de uitbouw van de economische kernzone rond Zwolle, de komst van de Hanzelijn en de internationaal-gerichte wegverbindingen met Duitsland.

In de as Randstad-Groningen (langs de A6/A7) worden drie stedelijke gebieden verder uitgebouwd. Het gaat om de stedelijke zone van Almere-Lelystad, die het eerst profiteert van de uitbouw van de Noordvleugel, in Fryslân Leeuwarden/A7-zone (Sneek-Heerenveen-Drachten), en het nationaal stedelijk netwerk Groningen-Assen (tevens internationale schakel). Verder ontwikkelt de Noordoostpolder zich beheerst met behoud van eigen karakter.

De Zuiderzeelijn verkort de reistijd tussen de Randstad en Groningen en Leeuwarden (via aansluiting) drastisch en gaat zo fungeren als structurerende verbindingssas tussen de Randstad en Flevoland/Noord-Nederland. Er ontstaat een ontwikkelingsas, waarbij de gebieden samen een netwerk gaan vormen en van elkaar gaan profiteren.

De haltesteden Amsterdam, Almere, Lelystad, Emmeloord, Heerenveen, Leeuwarden (via aansluiting), Drachten en Groningen vormen de toegangspoorten tot de gebieden en krijgen elk een rol in de verstedelijkingsopgave.

Zij vormen de stepping stones langs de ontwikkelingsas, waarbij wonen en werken rond deze knooppunten gebundeld wordt.

### **Uitschuifproces**

De vorming van deze ontwikkelingsas in noordelijke richting, de bundeling van grootschalige activiteiten in goed ontsloten stedelijke gebieden speelt in op het uitschuifproces uit de Randstad (vanwege toenemende verstedelijkingsdruk in de Noordvleugel), is van groot belang voor de economische ontwikkeling van Noord-Nederland en Flevoland en draagt bij aan een ruimtelijk en sociaal evenwichtige opbouw van Nederland.

De economische dynamiek zal zich vanuit de Randstad onmiskenbaar naar het Noorden uitbreiden. Deze dynamiek is niet te keren, wel te leiden. Een goede bereikbaarheid bevordert de spreiding van wonen en werkgelegenheid over een groter aantal verstedelijkte gebieden. De Zuiderzeelijn zorgt er voor dat die gebieden zich niet ongeordend ontwikkelen en dat de groei van de economie geordend neerslaat in de halleplaatsen of stepping stones. Elke stepping stone ontwikkelt een eigen identiteit en maakt een eigen groei door geënt op de kracht en ontwikkelingsmogelijkheden eigen aan het gebied. (Zevensprong)

Het uitschuifproces op het gebied van wonen en werken treedt nu voornamelijk op dankzij de goede bereikbaarheid over de weg. Met een zeer snelle verbinding die in staat is in korte tijd meerdere haltes aan te doen kan Noord-Nederland een rol van nationale betekenis gaan vervullen voor het wonen en werken. Op het gebied van hoogwaardige werkgelegenheid zal er een wisselwerking tussen de Noordvleugel, de Friese stedelijke centra en Groningen-Assen als belangrijkste kenniscentrum optreden.

Naar de toekomst gezien (2030/2040) mag er van worden uitgegaan dat de verstedelijking langs de as zich zal voortzetten. De regionale overheden hanteren voor de periode tot 2030 daarbij op basis van een trend++ cq. een GroeiPlus scenario. Boven de nu vast te stellen opgave volgens de trendberekeningen van de woningbehoefte zal er sprake zijn van een extra opgave vanwege de genoemde spreiding van de verstedelijking als gevolg van de Zuiderzeelijn.

In de situatie met een snelle verbinding tussen de Randstad en Noord-Nederland, zullen de woon- en arbeidsmarkten van deze gebieden zodanig verbonden worden, dat bepaalde woningsegmenten mogelijk gaan overlappen. Dit zal leiden tot een gedeeltelijke herschikking van huishoudens over de as. Deze herschikking van huishouden zal ook kunnen ontstaan als gevolg van verschuiving van economische activiteiten naar stedelijke centra langs de as. De stedelijke regio's langs de as houden daarom in de planvorming rekening en ontwikkeling van aanvullende opgaven zowel in bestaande stedelijk gebied voor stedelijke woonvormen als voor groen-stedelijke woonmilieus.



Taakstelling voor woningbouw volgens Trend ++/Groeiplus tot 2030.

Noord-Nederland en Flevoland hanteren bij realisatie van de Zuiderzeelijn een woningbouwtaakstelling volgens het trend++ cq. groeiplus scenario.

	2000-2030
Noord-Nederland:	211.000
Flevoland	111.000

Bij de verdeling van de trend++ opgave is uitgangspunt dat er verdere concentratie van woningbouw in de kernzones en steden plaats vindt en dat het nationaal stedelijk netwerk Groningen-Assen een bij deze positie passende opgave voor haar rekening neemt.



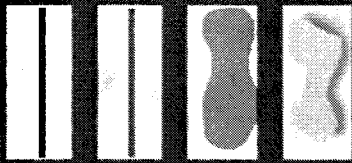
Ontwikkelingsperspectief A6 / A7 / ZZZ as

A6 / A7 / ZZZ as

A28 / A37 as

kernzones

landelijk gebied



### III. Ontwikkelingsperspectief van de A6/A7/ ZZL as

Voor de ontwikkeling van het Noorden en Flevoland is de ontwikkelingsas A6/A7 van cruciaal belang. Deze ontwikkelingsas positioneert de deelgebieden in Nederland en in internationaal perspectief.

#### Gebied als geheel

Het waterlandschap tussen Amsterdam en Groningen vormt het beeldmerk van de regio als geheel en het recreatieve en ontspannen karakter werkt in toenemende mate als onderscheidende kwaliteit. Dat is het profiel waarmee het gebied zich op Europees niveau kan onderscheiden: een ondernemende regio, waar het goed wonen en werken is en waar het landschap en de cultuur van steden en dorpen een belangrijke bijdrage leveren aan de 'kwaliteit van het leven' (zie afbeelding 2 Ontwikkelingsperspectief A6/A7/ZZL as).

Het ontwikkelingsperspectief in het verlengde van de Zuiderzeelijn is dat van een regio waar de onderlinge samenhang en relaties versterkt worden, waarbij elke regio op haar specifieke (niche-) kwaliteiten inzet, maar waarbij het geheel meer is dan de som van de delen.

Doordat op verschillende plekken wordt gekozen voor verschillende nadrukken in de ontwikkelingsthema's en sectoren, zal de onderlinge synergie toenemen. Daarbij blijft er sprake van een gezonde dosis concurrentie, ook binnen Noord-Nederland,

De ontwikkelingsperspectieven van de deelgebieden dragen in hun onderlinge verband bij aan de vitaliteit van Nederland als geheel, maar de Zuiderzeelijn biedt kansen voor synergie en versterking van de onderlinge relaties en uitwisseling. De Zuiderzeelijn zorgt voor een versterking van de concurrentiepositie van het gebied op Europees niveau, maakt nieuwe ontwikkelingen mogelijk én draagt bij aan een nieuwe samenhang en differentiatie tussen de gebieden langs de lijn. De smaak van elke regio wordt versterkt, de onderlinge banden worden geïntensiveerd en de bijdrage die Flevoland en Noord-Nederland leveren aan de Nederlandse samenleving wordt geprononceerd.

#### Deelgebieden

In voorbereiding op het realisatiebesluit voor de Zuiderzeelijn hebben de Noordelijke partijen intensief samengewerkt bij het formuleren van ontwikkelingsperspectieven voor elk van de regio's. De zoektocht onder de vlag van het Masterplan Zuiderzeelijn was primair om vanuit de identiteit en karakteristieke kwaliteiten van elk van de regio's een gewenste toekomstige dynamiek te schetsen. In de eerste fase van het Masterplan is gezocht naar de identiteit, de lokale ambities en de gewenste ontwikkelingsdynamiek van de afzonderlijke regio's. Dit heeft geleid tot een breed scala aan kansen en ideeën die 'prospects' zijn genoemd. Deze zijn uitgewerkt tot richtinggevende ontwikkelingsperspectieven op regionaal en interregionaal niveau.

De concentratie van nieuwe grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen vindt plaats in en om de steden in de kernzones. Deze stedelijke netwerken zullen niet alleen nationaal in belang toenemen, maar dragen ook bij aan de internationalisering van Flevoland en Noord-Nederland.

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de rol van de onderscheiden gebieden aan de nationale vervoersas A6/A7 en de route van de Zuiderzeelijn. Het gaat achtereenvolgens om:

- Flevoland met Almere en Lelystad als onderdeel van de Noordvleugel;
- Noordoostpolder als tussengebied met eigen karakter;
- Fryslân met Leeuwarden en A-7 zone als aantrekkelijk woon-werkgebied;
- Groningen-Assen als nationaal stedelijk netwerk.

Deze kernzones verschillen van karakter, maar beschikken ieder over eigen potenties, die versterkt zullen worden door de komst van snelle vervoersassen.

### ***Almere – Lelystad***

De steden Almere en Lelystad zijn relatief jonge steden en hebben samen reeds een omvang van bijna 250.000 inwoners.

Naar verwachting groeien Almere en Lelystad in de komende jaren opnieuw sterk, mede als gevolg van het autonome uitschuifproces uit de Randstad in noordelijke richting en de gerichte inzet van het rijksbeleid voor de uitbouw van de Randstad. Almere wordt als stad steeds completer met grootstedelijke functies en een breed scala aan woonmilieus, werkomgevingen en recreatieve mogelijkheden. Het wonen aan/in het water bij Almere en Lelystad biedt een uitgelezen kans om aantrekkelijke woonmilieus te creëren.

De ontwikkeling van vliegveld Lelystad tot regionale luchthaven is een belangrijke mogelijkheid om de economische structuur krachtiger te maken. Binnen de grenzen van de PKB is in principe een ontwikkeling mogelijk van een luchthaven met 3 à 4 miljoen passagiers. Dit leidt tot een directe werkgelegenheid van 3.000 tot 4.000 arbeidsplaatsen. Kansen zijn er ook voor deze luchthaven om uit te groeien tot onderdeel van Schiphol Airport. Daardoor krijgt Nederland de beschikking over een multi-luchthaven systeem, vergelijkbaar met die in steden als Londen en Parijs. Een snelle spoorverbinding tussen beide airports is dan noodzakelijk. Het bedrijventerrein Larserpoort en de luchthaven versterken elkaar, zodat een werkgelegenheidsconcentratie van formaat ontstaat en de woonwerkbalans in Flevoland beter in evenwicht wordt gebracht. De stedelijke ontwikkeling van Lelystad krijgt daarmee een belangrijke impuls. Zaak is wel dat vliegveld en stad aan alle kanten goed worden ontsloten.

Een ander speerpunt voor de verdere ontwikkeling van oostelijk Flevoland is innovatie van de landbouw en de voedselproductie. Daarmee levert deze regio een belangrijke bijdrage aan de vernieuwende kracht van Nederland

De Zuiderzeelijn is voor Almere en Lelystad van direct belang omdat de steden dan een extra verbinding krijgen met Amsterdam en de noordelijke Randstad. Beide steden vormen in toenemende mate de schakels tussen de Noordvleugel en de noordelijke provincies. Dat maakt het mogelijk om tot uitwisseling van functies te komen en tot een goede ruimtelijke structurering van de ontwikkelingen in de Noordvleugel. Verder zullen de banden met de provincies Groningen en Fryslân versterkt worden met de aanleg van de snelle spoorverbinding. Ook de ontwikkeling van Lelystad en de mogelijkheid om de luchthaven verder vorm te geven, worden door de aanleg van de Zuiderzeelijn sterk bevorderd.

## **Noordoostpolder**

In het ontwikkelingsperspectief van de Noordoostpolder vormt het ingenieurslandschap het raamwerk voor verandering. Karakteristiek zijn de drie 'occupatielagen', bestaande uit Emmeloord en Urk, de tien dorpen en de 1600 boerenerven en landerijen. Elke laag heeft zijn eigen veranderingsdynamiek. Met de aanleg van de Zuiderzeelijn zal Emmeloord de stap over de A6 zetten, waardoor nieuwe woonwijken, werkgebieden en gemengde milieus gerealiseerd kunnen worden. Het centrum komt daardoor weer in het midden te liggen. De laag van de dorpen zal een bescheiden groei kennen. Aangezien behoud van de identiteit centraal staat, is groei alleen op beperkte schaal mogelijk en in een tempo dat bij de dorpen past. Verder zal de aanleg van de Zuiderzeelijn de transformatie van grote delen van het buitengebied faciliteren. Door schaalvergroting van de landbouw zullen veel boerenerven vrijkomen. Deze erven kunnen – meer dan tot nu toe het geval is – worden ingezet om plaats te bieden aan bijzondere, aan wonen gerelateerde functies. De erven van de Noordoostpolder zullen in toenemende mate gebruikt worden voor landelijk wonen, zorgboerderijen, revalidatiecentra en woongemeenschappen. Door een verantwoorde invulling van de erven binnen de erfsingels blijft het Belvédère-gebied zijn kwaliteiten behouden.

## **Leeuwarden en de A7-zone**

Leeuwarden en de A7-zone, samen een gebied met een kleine 300.000 inwoners, vormen voor wonen, werken en voorzieningen een belangrijk onderdeel van het A6/A7-gebied.

Leeuwarden is de tweede hoofdstad van het Noorden. De stad heeft een sterke positie in de financiële en zakelijke dienstverlening, bestuur, cultuur en onderwijs. Ook als banenmotor neemt Leeuwarden een belangrijke plaats in. Ingezet wordt op een schaa sprong naar een 100.000+ stad en een verdere uitbouw van vitale functies. De Nota Ruimte biedt haar daarvoor het instrumentarium van de stedelijke netwerken.

De A7-zone met daarin de steden Heerenveen, Drachten en Sneek, heeft de afgelopen tijd door de gunstige ligging een sterke werkgelegenheids groei doorgemaakt. In de Structuurschets A7-zone is als ambitie opgenomen om de groei verder door te zetten. In het bijzonder richt Heerenveen zich daarbij op vrijetijdsfuncties (Sportstad).

Het aantrekkelijke meren- en woudengebied heeft uitstekende mogelijkheden om de blauw-groene kwaliteiten te vermarkten voor wonen en werken

De vier Friese steden Leeuwarden, Heerenveen, Drachten en Sneek willen zich hierbij in het bijzonder het perspectief van de wooneconomie gestalte te geven met het bieden van aantrekkelijke woonmogelijkheden en hun economische sterke punten uitbouwen.

De Zuiderzeelijn is een essentiële factor voor de verdere ontwikkeling van Leeuwarden en de A7-zone. De lijn biedt de kans om de ontwikkelingsdynamiek van de provincie te versterken en het recreatieve profiel verder uit te bouwen. Daarbij zal de Zuiderzeelijn bijdragen aan de concentratie van ontwikkelingen in de A7 zone en biedt zij voor Leeuwarden de kans om het profiel van de stad verder te ontwikkelen, waarbij de stad zich in toenemende mate kan richten op creatieve stedelingen en de innovatieve economie die zij met zich meebrengen. Het gebied kan daardoor een belangrijke rol vervullen op het gebied van wonen en werken binnen de ontwikkeling A6/A7.

Naast versterking van het gebied van rond het bestaand station is voor Leeuwarden ook het nieuwe station in Leeuwarden-Zuid (Werpsterhoek) van grote betekenis voor de ontwikkeling van de stad. Heerenveen krijgt een nieuw kruisstation en Drachten krijgt met de Zuiderzeelijn voor het eerst een aansluiting op het spoornet. Het gebied kan na de aanleg een rol vervullen voor de ontwikkelingsas A6/A7 en daardoor veel sterker groeien.

### **Groningen - Assen**

De positie van de regio Groningen – Assen is in de nota Ruimte weergegeven als één van de zes nationale stedelijke netwerken. De regio behoort daarmee tot de nationale ruimtelijke hoofdstructuur. De regio vormt met 440.000 inwoners en haar aanbod van voorzieningen en cultuur het grootste stedelijk gebied van het landsdeel Noord.

De kern van het ontwikkelingsperspectief voor de netwerkstad Groningen-Assen is de creatieve stad Groningen. Nu al scoort deze stad bovengemiddeld goed als vestigingsmilieu voor creatieve individuen. Deze aantrekkingskracht wordt veroorzaakt door de universiteit die steeds nieuwe groepen aantrekt, een aantal toonaangevende bedrijven zoals het Academisch Ziekenhuis en de Gasunie, het culturele klimaat en het omringende landschap dat mogelijkheden biedt om buiten te wonen en te recreëren. De leefkwaliteit die stad en regio samen bieden, is een sleutelbegrip.

Het stedelijk netwerk vormt een stepping stone in de internationale kennis tussen de Randstad en Hamburg en Noordoost Europa. Bij het uitbouwen van het economisch profiel ligt de nadruk op versterking van de kennisintensieve economie (ICT, Life Sciences en Nanotechnologie).

Het culturele klimaat is ook in nationaal opzicht van hoge kwaliteit en draagt bij aan het perspectief voor Groningen als creatieve stad. De in 2004 geactualiseerde Regiovisie Groningen – Assen 2030 gaat uit van Groningen als de plek voor topvoorzieningen.

De realisatie van de Zuiderzeelijn wordt als cruciaal gezien voor de verdere intensivering van de stedelijke economie in Groningen en de toename van de regionale vitaliteit. Met de aanleg van de Zuiderzeelijn kan de netwerkstad Groningen-Assen deel gaan uitmaken van de internationaal georiënteerde wereld, en aansluiten op de arbeidsmarkt en economie van de Randstad en verder. Met de Zuiderzeelijn en de Hanzelijn gaat het gebied Groningen/Assen een schaa sprong maken. Snelle treinverbindingen met de Randstad maken het mogelijk om het ruimtegebruik te intensiveren en het gebied een stedelijker karakter te geven. In de regio worden tot 2030 ca. 85.000 woningen gebouwd. Daarmee kan het gebied zich nog sterker internationaal profileren en bijdragen aan de versterking van de (kennisgerichte) economie.

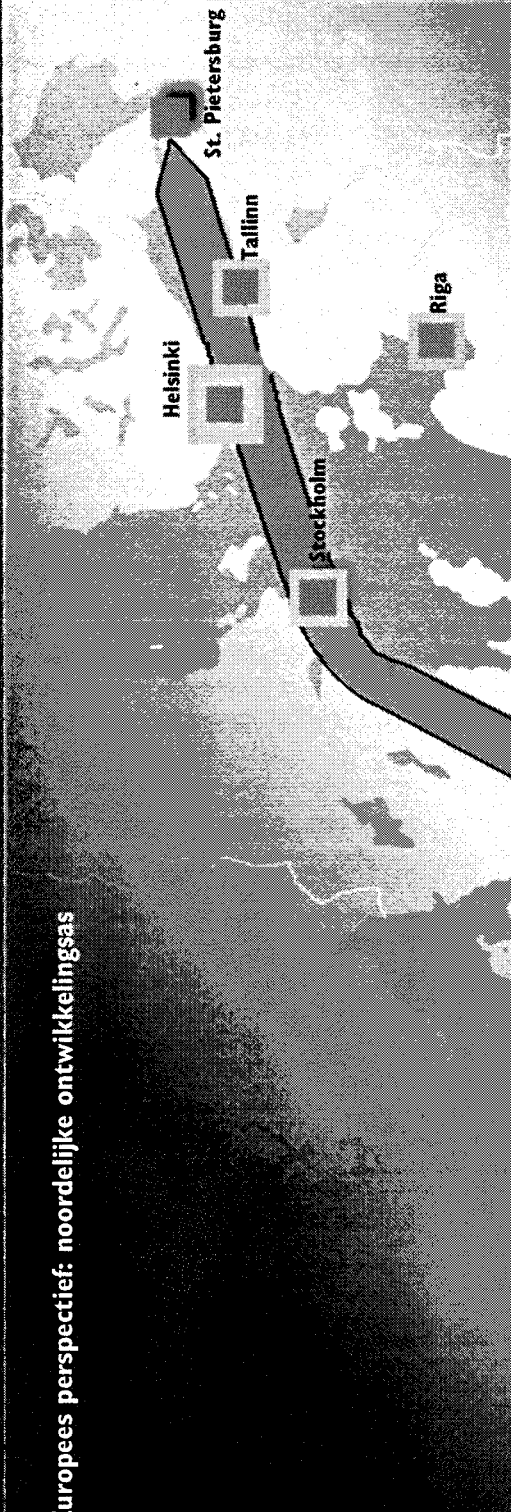
Ruimtelijk zullen wonen en werken zich concentreren rond een T-structuur: de verticale as Groningen – Assen (A28) en de horizontale as Leek/Roden – Groningen - Hoogezand (A7). Zo blijft het landelijk gebied behouden. In het verlengde van dit perspectief zal ook Assen zich nog sterker profileren als een aantrekkelijke leefstad, waar het goed wonen en werken is. De 'schragende gemeenten' ontleen hun vitaliteit nu en in de toekomst aan zowel de bruisende stad Groningen als aan de nabijheid van rust, ruimte en veiligheid.



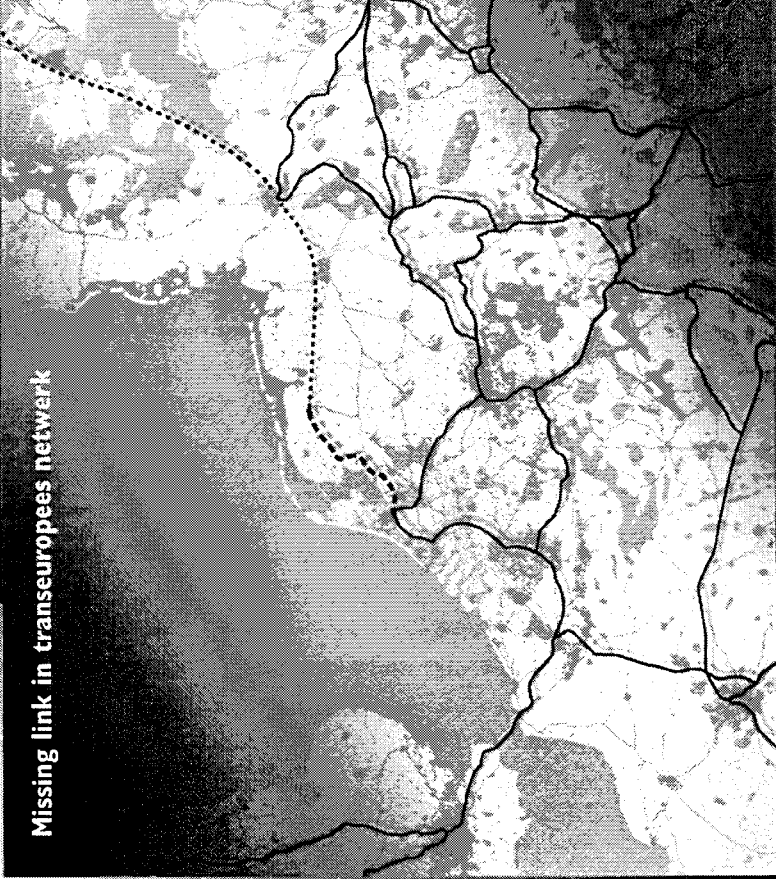


Europees perspectief: noordelijke ontwikkelingsas

- regio's met sterke groei
- regio's met hoge inkomens



Missing link in transeuropees netwerk



Het hoogwaardig Kolibri OV netwerk zorgt er voor dat alle activiteiten in de regio goed kunnen functioneren. Ze vormt een drager voor de inpassing van ruimtelijke ontwikkelingen en vervult een feederfunctie voor de verbindingen met de Randstad, de Hanzelijn en de Zuiderzeelijn.

#### **IV. Het Europees perspectief**

De ontwikkelingsperspectieven voor het gebied tussen Amsterdam en Groningen zijn niet alleen van belang op regionaal en nationaal niveau, maar moeten nadrukkelijk ook in een Europees internationaal perspectief worden geplaatst (zie afbeelding 3 Europees perspectief: noordelijke ontwikkelingsas).

Zo ontleent Noord-Nederland haar aantrekkelijkheid voor een deel aan haar ligging aan de rand van de Europese economische kernzone tussen Milaan en Londen. Een van de meest verstedelijkte gebieden in deze zone is het gebied van de Vlaamse Ruit, het Ruhrgebied en de Randstad. In de toekomst zal dit gebied verder intensiveren, waardoor er een 'metropool nieuwe stijl' ontstaat binnen de driehoek Lille - Amsterdam - Duisburg. Noord-Nederland biedt rust en ruimte, vlak bij deze dynamische driehoek. Voor het gebied rond de Zuiderzeelijn wordt niet gestreefd naar een 'mini-randstad', maar wordt ingezet op haar complementaire kwaliteiten die tegenwicht bieden aan de hectiek van de Randstad. Deze kwaliteiten worden door de Zuiderzeelijn beter ontsloten.

Daarnaast is van groot belang om het ontstaan van nieuwe economische zwaartepunten in en vorming van ontwikkelingsassen naar Noordoost Europa te onderkennen.

Binnen de ontwikkelingszone van Noordoost Europa scoort de Scandinavische as Hamburg – Kopenhagen – Malmö – Stockholm – Helsinki bovengemiddeld op het gebied van de economische groei. Dat geldt in het bijzonder voor de sectoren High-Tech, Life Science en ICT.

De regio zet actief in om de raakvlakken tussen de eigen speerpunten van de regio op het gebied van kennis en technologie en die van de Scandinavische as uit te bouwen en te benutten voor economische ontwikkeling. Deze raakvlakken liggen vooral op het terrein van life science, (maritieme) industrie, logistiek, wetenschap en innovatie (universiteiten en hogescholen). Door de betrokkenheid van Flevoland en Noord-Nederland bij de Noordoost Europese netwerken te vergroten, kan er een noordelijke kenniscorridor Amsterdam – Groningen – Oresundregio ontstaan. Goede verbindingen tussen de Randstad en Noord- en Noordoost Europa via Noord-Nederland geeft daar een impuls aan.

Ook met de toetreding tot de EU van Polen en de Baltische staten ontstaan nieuwe ontwikkelingskansen. En dit biedt voor de regio op termijn substantiële groeipotenties van de economie.

De regio ziet de vorming van de Noordelijke Ontwikkelingsas (NOA) als een belangrijke opgave. Zij heeft met het kabinet de afspraak gemaakt om te komen tot uitwerking van het concept en daarin het voortouw te nemen. Het benutten van de kansen moet vandaag beginnen en de investeringen moeten daarmee gelijke tred houden.

De potentie van een noordelijke ontwikkelingsas Randstad – Groningen – Bremen – Hamburg en verder neemt toe enerzijds door gefaseerde uitbouw van infrastructuur van de noordelijke route, anderzijds doordat de huidige hoofdroute door Midden-Nederland en Duitsland (A1) verder belast wordt.

In Noord-Europa wordt inmiddels zwaar geïnvesteerd in infrastructuur om de aansluiting tussen de aan deze as gelegen kerngebieden te versterken. Voorbeelden zijn de Oresund-brug tussen Denemarken en Zweden en de geplande verbinding Fehmarn-Belt tussen Duitsland en Denemarken en de in Noord-Duitsland geplande Jade Weser Port bij Wilhelmshafen en de Küstenautobahn A22 (incl 2<sup>e</sup> Elbetunnel). Nederland kan niet achterblijven.

Benutting van deze kansen van belang voor de nationale economie. Overigens is ook een aantal Noord-Europese steden voor Nederland van betekenis, zoals Bremen, Hamburg, Kopenhagen en Berlijn. Internationale ruimtelijke samenhang en afstemming is in elk geval aan de orde in relatie met (grensoverschrijdende) stedelijke netwerken de economische kerngebieden, de Waddenzee, de open ruimte van Noord- en Oost-Nederland en Nedersaksen en van het Benelux-Middengebied, met betrekking tot het hoofwatersysteem, de Noordzee en de Waddenzee. (Nota Ruimte)

Om knelpunten in de infrastructuur te voorkomen en op te lossen, zet het rijk in op een goede afstemming met onze buurlanden. Dit moet een goede doorstroming opleveren op de belangrijke internationale corridors, met nadruk op de trans-Europese netwerken (TEN's). (...) Een betere relatie en strategische samenwerkingsverbanden met Duitsland krijgen extra gewicht, door de effecten van de EU-uitbreiding op het goederenvervoer naar het oosten. (Nota Mobiliteit)

Noord-Nederland: poort naar Noordoost Europa

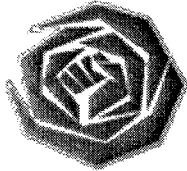
De A6/A7 en A28 en de vaarweg Lemmer-Delfzijl zijn in de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit aangemerkt als (inter)nationale hoofdverbindingssas. Deze assen vormen de basis voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de steden c.q. economische kerngebieden van Noord-Nederland, gepositioneerd tussen de Randstad en de Duitse economische kernzones zoals Bremen en Hamburg. Tegen deze achtergrond is van belang om de ontwikkelingen te volgen die zich op dit moment voordoen in Duitsland en Scandinavië. De bereikbaarheid van de economische kernzone Bremen-Hamburg staat hoog op de Duitse politieke agenda. Eerste delen van de geplande Küstenautobahn ten Noorden van Hamburg en Bremen zijn inmiddels in uitvoering genomen. Daarnaast zal de A37 binnenkort op het kwaliteitsniveau van autosnelweg zijn gebracht door een gecombineerde inspanning van rijk, regio en bedrijfsleven.

De oostwaardse uitbreiding van de EU biedt Noord-Nederland nieuwe perspectieven om de logistieke dienstverlening aan Noord- en Oost Europa verder te ontwikkelen. (Pieken in de Delta)

Er is dus alle aanleiding voor de versterkte oriëntatie van de BV Nederland en Noord Nederland in het bijzonder op Noord-Oost Europa en met name op het Scandinavische. Naast de versterking van het profiel van Noord Nederland in deze as zal versterking van de infrastructuur ondersteunend werken. Het gaat dan om infrastructuur in brede zin van versterking van kennis- en bestuurlijke netwerken tot versterking van de fysieke infrastructuur.

De aanleg van de Zuiderzeelijn speelt daarbij een belangrijke rol om de economische centra in noordelijk Europa met elkaar te verbinden. Zeker als de snelle lijn in de toekomst vanuit Groningen wordt doorgetrokken naar Noord-Duitsland en daardoor aansluiting krijgt op het Duitse IC/ICE netwerk. Voor de Randstad wordt de Zuiderzeelijn in dit verband van extra grote betekenis. Nu nog fungeren Schiphol en Amsterdam als eindpunt in het netwerk van snelle vervoersverbindingen, zowel vanuit Parijs als vanuit Frankfurt. De Zuiderzeelijn voegt hieraan een nieuwe tak toe (zeker als de lijn een vervolg krijgt richting Duitsland). Het "catchment area" (voedingsgebied) van Schiphol wordt hierdoor aanzienlijk vergroot.





## **PvdA STATENFRACTIE DRENTHE**

---

T.a.v. het presidium

De PvdA fractie verzoekt hierbij de brief van 25 januari 2006 kenmerk 4/4.5/2006000768 over de probleemanalyse van de Zuiderzeelijn en de bijbehorende stukken op de agenda van de vergadering van de commissie Omgevingsbeleid van 8 maart 2006 te plaatsen.

Argumentatie:

De PvdA fractie wil graag de mening van het college horen over het feit dat er een herijking van de projectdoelen zal plaatsvinden waarbij met name voor het Noorden op basis van de probleemanalyse breder wordt gekeken bereikbaarheidsalternatieven.

Deelt het college de mening van CdK Alders dat we nu geduld moeten hebben en dat er in feite nog niets veranderd is?

Namens de PvdA fractie  
Ike Huisman-Holmersma