



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

|                               |                |
|-------------------------------|----------------|
| Contactpersoon                | Doorkiesnummer |
| -                             | -              |
| Datum                         | Bijlage(n)     |
|                               | -              |
| Ons kenmerk                   | Uw kenmerk     |
| DGP/ZZL U.06.00165            | -              |
| Onderwerp                     |                |
| Probleemanalyse Zuiderzeelijn |                |

Geachte voorzitter,

In november vorig jaar heb ik u toegezegd om u eind januari inhoudelijk te informeren over de probleemanalyse van de Zuiderzeelijn. De probleemanalyse vormt een integraal onderdeel van de Structuurvisie Zuiderzeelijn die in april van dit jaar in concept zal verschijnen. In de afgelopen periode zijn de onderzoeken in het kader van de probleemanalyse afgerond, wat heeft geresulteerd in een aantal achtergrondrapporten en het hoofdrapport: "Probleemstelling Zuiderzeelijn". Het hoofdrapport is als bijlage bij deze brief opgenomen.

Op 18 januari jl. heeft met de regio's bestuurlijk overleg plaatsgevonden over de probleemanalyse. De hoofdlijnen van de probleemanalyse, zoals verwoord in het rapport Probleemstelling Zuiderzeelijn, worden door de regio gedeeld. Twee van de onderliggende analyses kunnen echter door het SNN+ niet worden gedeeld. Het regionale commentaar hierop is separaat aan die analyses toegevoegd. De onderliggende rapportages worden via de internetsite van de Zuiderzeelijn ([www.zuiderzeelijn.nl](http://www.zuiderzeelijn.nl)) ook openbaar gemaakt.

Tevens is in het kader van de probleemanalyse overleg gevoerd met het Critical Review Team (verslag vergadering 29 november 2005 bijgevoegd), het Centraal Planbureau en het College van Rijksadviseurs. De opmerkingen en adviezen van deze instanties zijn in de probleemanalyse betrokken evenals het advies van de Commissie m.e.r.<sup>1</sup> De betreffende stukken (in casu toetsen en gespreksverslagen) zullen openbaar worden wanneer deze definitief zijn.

---

<sup>1</sup> Advies over de reikwijdte en het detailniveau van de Strategische Milieubeoordeling

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

Ook zijn de betrokken maatschappelijke organisaties en inwoners geconsulteerd in het kader van de probleemanalyse. Inwoners hebben deelgenomen aan discussie-bijeenkomsten in Groningen, Friesland, Drenthe, Overijssel, Flevoland en Noord-Holland en ruim 2400 mensen hebben deelgenomen aan een digitale enquête. De resultaten van deze enquête zijn tevens beschikbaar op de internetsite van de Zuiderzeelijn.

Mede namens de minister van VROM en de staatssecretaris van EZ ga ik in deze brief in op:

- A. De hoofdbevindingen van de probleemanalyse
- B. Consequenties van de probleemanalyse voor het vervolg van de Structuurvisie

#### **A. De hoofdbevindingen van de probleemanalyse**

De probleemanalyse is een integraal onderdeel van de Structuurvisie Zuiderzeelijn, die in april zal verschijnen en betreft het eerste deelresultaat van de Structuurvisiefase. Zoals ik u in mijn brief van 29 november 2005 (kenmerk DGP/ZZL U.05.02546) gemeld heb zijn voor de probleemanalyse vier onderzoeken/analyses uitgevoerd:

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

Vervolgens is, om te komen van probleemanalyse tot een probleemstelling, een synthese uitgevoerd o.b.v. de onderzoeken. In deze synthese is de ambitie van rijk en regio voor het Noorden en de Noordvleugel bepaald en zijn op basis daarvan kansen en knelpunten geïdentificeerd. Aan de hand van de kansen en knelpunten zijn de opgaven bepaald en is de vraag beantwoord in hoeverre deze binnen de Structuurvisie Zuiderzeelijn een plaats moeten krijgen.

De synthese is weergegeven in het hoofdrapport "Probleemstelling Zuiderzeelijn".

De uitkomsten van de probleemanalyse worden doorvertaald naar de uitwerking van de verschillende alternatieven die in de Structuurvisie zullen worden gepresenteerd. In het plan van aanpak Structuurvisie ZZL dat 29 juni 2005 door de Tweede Kamer is vastgesteld is over de probleemanalyse aangegeven dat:

"deze een concreet, betrouwbaar en actueel inzicht zal geven in de huidige en verwachte ruimtelijk-economische situatie in Noord-Nederland en de Noordvleugel van de Randstad. Hierbij gelden de vijf projectdoelen als vertrekpunt voor de analyse. De probleemanalyse zal aansluiten bij de ontwikkelingen die de afgelopen jaren hebben plaatsgevonden op ruimtelijk en ruimtelijk-economisch vlak en bij de resultaten die zijn vastgesteld in de nationale beleidsnota's Nota Ruimte en Pieken in de Delta. Op basis van de probleemanalyse kunnen de projectdoelen worden herijkt."

De aanpak van de probleemanalyse, zoals hierboven beschreven, brengt met zich mee dat de nadruk ligt op het in kaart brengen van knelpunten en kansen van afzonderlijke aandachtsgebieden. In het vervolg van de Structuurvisie zullen de oplossingsrichtingen op integrale wijze, dat wil zeggen in samenhang met andere (te verwachten) ruimtelijke en economische ontwikkelingen, worden uitgewerkt (integraal ruimtelijk ontwerp) en zullen ze op hun effecten worden beoordeeld.

Onderstaand beschrijf ik de hoofdlijn van deze analyse, zoals ook opgenomen in het rapport "Probleemstelling Zuiderzeelijn". Daarbij is gekeken naar ruimtelijke en ruimtelijk-economische vraagstukken, waaronder bereikbaarheid.

### Noord-Nederland

De afgelopen jaren hebben rijk en regio uitvoering gegeven aan afspraken in het kader van Langman gericht op de bestrijding van ijlheid van de economie in de Noord-Nederland. De mid-term-review<sup>2</sup> heeft het positieve effect hiervan laten zien. Uit de economische analyse blijkt dat niet alleen de ijlheid van de economie om aandacht vraagt, maar ook de structuur van de economie, waarin nog altijd sprake is van een sterke vertegenwoordiging van op kostenvoordelen gebaseerde activiteiten. Rijk en regio hebben geconcludeerd dat aansluitend op het bestrijden van die ijlheid de aandacht zich dient te richten op de transitie van die activiteiten naar meer op kennis gebaseerde economische activiteiten. Die richting is in de aanpak van de regio zelf na de mid-term-review al meer centraal komen te staan en krijgt een extra stimulans in de aanpak voor de komende periode, dus na 2007. De regio heeft een aanzet gedaan voor de uitwerking van Pieken in de Delta in de "Koers verlegd". Hierover is nog overleg tussen rijk en regio gaande.

In de grotere steden in de regio (m.n. Groningen, maar ook Leeuwarden en Assen) heeft de meeste groei plaatsgevonden en deze steden krijgen steeds meer een verzorgende functie voor de omgeving. Het stedelijk netwerk Groningen-Assen is, als een van de belangrijke grootstedelijke gebieden in Nederland, in de Nota Ruimte aangewezen als Nationaal Stedelijk Netwerk. Ook wanneer naar mobiliteit wordt gekeken, neemt de stad Groningen een centrale plaats in het Noorden in. Daarnaast heeft ook in de steden Lelystad en Zwolle een grote economische groei plaatsgevonden. De aansluiting van Noord-Nederland op de Noord- en Zuidvleugel van de Randstad loopt via twee hoofdverbindingssassen. Het gaat om de A6/A7 van Muiderberg via Almere naar Groningen en de gehele A28. Noord-Nederland heeft een uitstekend woon- en leefklimaat en aantrekkelijke vestigingsmogelijkheden voor wonen, werken en recreatie. De ruimtelijke spreiding van activiteiten is echter groot.

Zoals opgemerkt heeft het rijk het oogmerk de voorwaarden te scheppen voor het vitaliseren van de economie van Noord-Nederland. Dit door verdere bundeling van verstedelijking en economische activiteiten. Voor het vitaliseren wordt, zoals ook in de rijksnota Pieken in de Delta aangegeven, ingezet op het voortzetten van de versterking van de meest kansrijke (inter)nationaal onderscheidende clusters. Ook het Noorden zelf wil inzetten op voortzetting van het beleid gericht op het bestrijden van de ijlheid van de economie en verbetering van de ruimtelijke structuur en is van mening dat dit nu moeten worden aangevuld met een beleid gericht op de verbetering van de sectorstructuur, met name transitie van de op kostenvoordelen gebaseerde activiteiten in de richting van kennis gerelateerde activiteiten. Daartoe behoort ook het stimuleren van innovatie, kennis en ondernemerschap. De regio wenst aansluitend in de uitwerkingsfase een verkenning van de (inter)nationale positie van het Noorden c.q. het nationaal stedelijk netwerk Groningen-Assen op de as Amsterdam- Hamburg en verder.

---

<sup>2</sup> Mid Term Review Kompas voor het Noorden, Ecorys-NEI, mei 2003

De belangrijkste opgaven voor het behalen van de geformuleerde ambities zijn:

- Versterken van de meest kansrijke economische clusters.  
Dit zijn bij voorbeeld duurzame energie “Energy Vally”, watertechnologie “Friese Wateralliantie”, toepassingen van sensornetwerken “Lofar” en de Eemdelta.  
Daarnaast zijn voor het Noorden de landbouw en recreatie / toerisme belangrijke sectoren.
- Concentreren van economische ontwikkeling en verstedelijking.  
Dit beleid is reeds succesvol, maar kan verder worden versterkt zodat (meer) agglomeratievoordelen kunnen ontstaan. Concentratie in het nationaal stedelijk netwerk Groningen-Assen (en Leeuwarden) is het meest kansrijk.
- Stimuleren van innovatie, kennis en ondernemerschap.  
Het gaat dan om vernieuwing van producten en processen en een verbetering van het kwalitatief aanbod op de arbeidsmarkt, door afgestudeerden voor de regio te behouden. Intensiever contact tussen bedrijven en kennisinstellingen in de regio kan het gewenste effect versterken.
- Verbeteren bereikbaarheid.  
Op Nederlandse schaal zijn afstanden groot en reistijden relatief lang. Dit speelt zowel binnen de regio als in relatie tot andere regio's. Binnen het Noorden zijn geen bereikbaarheidsknelpunten op het gebied van de betrouwbaarheid van reistijd (nauwelijks congestie).

Een nadere analyse van de kansen en knelpunten leert dat al veel maatregelen (projecten en programma's) genomen zijn. Voor de Noordelijke opgaven loopt een aantal acties dat voortvloeit uit het (integrale) Langmanpakket/Kompas voor het Noorden, dan wel het in voorbereiding zijnde uitvoeringsprogramma Pieken in de Delta/uitvoering motie Van Dijk (vanaf 2007). De Zuiderzeelijn is onder meer beoogd als oplossing voor het gesignaleerde knelpunt “afstanden zijn relatief groot” (getuige de projectdoelen in de Nota Ruimte). In de Structuurvisie zal worden onderzocht in hoeverre de fysieke en mentale afstand van het Noorden t.o.v. het economische kerngebied enerzijds de effectiviteit van de aanpak van de projecten en programma's beïnvloedt en anderzijds in hoeverre het de bijdrage van het Noorden aan de economische ontwikkeling van Nederland als geheel beïnvloedt. Volgend op de analyse zal in het tweede deel van de Structuurvisiefase vanuit een integrale visie worden gewerkt aan het uitwerken van de alternatieven, gebiedsvisies en integraal ruimtelijke ontwerpen. Dit zodat met de besluitvorming bepaald kan worden op welke wijze en met welke middelen het beste kan worden gereageerd op de probleemstelling.

#### Noordvleugel

De Noordvleugel is een gebied met hoge bevolkingsdichtheid, een hoog Bruto Regionaal Product en kan op nationale schaal worden gekenmerkt als een kennishub. Ten aanzien van de economische ontwikkeling van de provincie Flevoland geldt dat Almere en Midden Flevoland een goede economische ontwikkeling laten zien, terwijl de Noordoostpolder juist achter blijft.

De Noordvleugel kan (net als de Randstad als geheel) ruimtelijk worden getypeerd als een metropolitane omgeving. Binnen Europa maakt de Noordvleugel onderdeel uit van het economische kerngebied het “Pentagon”, gezamenlijk met Londen, Parijs, Ruhrgebied en de Vlaamse Ruit.

De belangrijkste internationale assen lopen richting Brussel/Parijs en richting het Ruhrgebied. Er is op dit moment (nog) geen sprake van een substantiële internationale oriëntatie vanuit de Randstad via het Noorden.

Ruimtelijke ontwikkeling vindt plaats vanaf Groot Amsterdam naar het zuidwesten richting Haarlemmermeer/Schiphol (m.n. werken) en naar het oosten richting Almere (tot nu toe m.n. wonen). In Almere neemt het aantal arbeidsplaatsen op dit moment procentueel meer toe dan het aantal inwoners, maar in absolute zin groeit het aantal inwoners nog altijd harder en verslechtert de woon-werkbalans.

Ook de belangrijkste verkeers- en vervoersrelaties liggen langs de genoemde as Haarlemmermeer/Schiphol-Amsterdam-Almere. Het aandeel OV is in de Noordvleugel relatief hoog.

Het rijk heeft voor de Noordvleugel de ambitie om de internationale concurrentiepositie te versterken. Als onderdeel hiervan zou de Noordvleugel moeten functioneren als één stedelijk netwerk.

Door de regio zelf wordt een metropolitane strategie ontwikkeld om de internationale concurrentiekracht te versterken. Voor economische groei met gewenste massa en diversiteit is groei van een gevarieerde beroepsbevolking nodig. Om deze beroepsbevolking te kunnen huisvesten kent de regio een woningbouwopgave van 150.000 woningen. Om de scheve woon-werkbalans (tussen de Haarlemmermeer en Almere) te verbeteren wordt door de regio ook naar mogelijkheden gezocht om de werkgelegenheid in Almere te bevorderen.

De regio heeft de regionale IJmeerverbinding aangedragen als onderdeel van het Hanzelijn++ pakket en daarbij gemeld dat zij dit als meest prioritair project ziet. In de uitwerking van het Zuiderzeelijnalternatief magneetzweefbaan wordt tevens een IJmeervariant meegenomen.

De belangrijkste opgaven voor het behalen van de geformuleerde ambities zijn:

- Regionale wegbereikbaarheid verbeteren. De grote woon-werkpendel op de as Schiphol-Amsterdam-Almere moet worden opgevangen om de Noordvleugel voldoende aantrekkelijk te houden voor bedrijven.
- Vraag en aanbod op de woningmarkt in de regio beter op elkaar aan laten sluiten, zowel kwantitief als kwalitatief. Dit wordt voor een groot deel in Almere opgevangen (ca. 45.000 woningen), daarnaast is er een woningbouwopgave voor Amsterdam binnenstedelijk (50.000 woningen) en de Haarlemmermeer/Bollenstreek.
- Het tekort aan goed opgeleid personeel wegwerken.
- Het OV in de regio en specifiek op de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere zou een goed alternatief kunnen bieden voor de weg. Voorwaarde is dat het OV voldoende aantrekkelijk is (capaciteit, frequenties en comfort). Ook kan een beter OV bijdragen aan de vorming van een stedelijk netwerk.

De capaciteitsanalyse voor het OV loopt. De resultaten hiervan zullen hun doorwerking hebben in de verdere uitwerking van de Structuurvisie.

- Beschikbaarheid van bedrijventerreinen is in Groot Amsterdam onvoldoende. Dit geldt niet voor de kantorenmarkt waar op dit moment sprake is van overcapaciteit.
- Belangrijke kansen zijn de krachtige internationale oriëntatie, met sterke knooppunten, een zee- en luchthaven, een goede aansluiting op het net van hogesnelheidstreinen, de internethub AMSIX, een concentratie van kennisintensieve en contactintensieve activiteiten en een groot toeristisch potentieel (steden en landschap).

- Voor Flevoland zijn de mogelijke groei van het vliegveld Lelystad en de innovatie in de landbouw en de voedselproductie belangrijke ontwikkelingen die als kansen kunnen worden gezien.

De Zuiderzeelijn kan mogelijk een bijdrage leveren aan de oplossing voor het gesignaleerde knelpunt “regionale bereikbaarheid OV” (getuige de oorspronkelijke projectdoelen in de Nota Ruimte). De invulling van de genoemde opgaven wordt voor een groot deel onderzocht en uitgewerkt in de projecten binnen het Programma Noordvleugel, waar de projecten in samenhang worden gezien. Deze samenhang komt onder meer tot uitdrukking in een integrale visie op het (ruimtelijk en mobiliteit) vraagstuk in de Noordvleugel. Hierin zullen de uitkomsten van de projecten, zoals de Zuiderzeelijn en de Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere in relatie tot onder andere de ontwikkeling van Almere, nader worden beschouwd. In dit verband wordt ook verwezen naar de Netwerkanalyse die op dit moment in de Noordvleugel wordt uitgevoerd. Hiermee wordt mede invulling gegeven aan de motie Verdaas CS van 12 december 2005. De besluitvorming hierover en over de Zuiderzeelijn vindt gelijktijdig en in samenhang plaats.

#### **B. Consequenties van de probleemanalyse voor het vervolg van de Structuurvisie**

In het plan van aanpak, dat eind juni 2005 door de Tweede Kamer is vastgesteld, is aangegeven dat op basis van de probleemanalyse de projectdoelen herijkt zouden worden en dat bekeken zou worden of de initiële scope (Zuiderzeelijn-alternatieven) verbreed zou moeten worden.

Uit de probleemanalyse blijkt dat het Noorden en de Noordvleugel twee zeer verschillende gebieden zijn met verschillende opgaven. Voor het Noorden gaat het met name om het versterken van de economische en ruimtelijke structuur en de stimulering van de meest kansrijke clusters. Voor de Noordvleugel is met name het behoud en versterking van de internationale concurrentiepositie en daarbij is de wegbereikbaarheid het voornaamste knelpunt.

Naar aanleiding van de probleemanalyse rijst de vraag of een integrale oplossing in de vorm van een Zuiderzeelijn effectiever zal zijn dan het separaat oplossen van de gesignaleerde opgaven voor het Noorden en de Noordvleugel. Mede op basis van de resultaten van de probleemanalyse en de adviezen hierover door het Critical Review Team en de Commissie m.e.r. wordt de consequentie getrokken om in de tweede fase van de Structuurvisie naast de Zuiderzeelijn-alternatieven ook separate oplossingen voor het Noorden en de Noordvleugel te onderzoeken. Hierbij wordt op basis van de probleemanalyse alleen voor het Noorden breder gekeken dan bereikbaarheidsalternatieven.

Bij de uitwerking van de Zuiderzeelijn-alternatieven worden de beide regio's vanzelfsprekend nog steeds in samenhang beschouwd. Hierbij gaat het dan niet alleen om de verbinding maar nadrukkelijk ook om de totale ruimtelijke werking. De werking van de separate aanpak zal worden getoetst aan de werking van de Zuiderzeelijn-alternatieven. Dit, zodat in de structuurvisie antwoord kan worden gegeven op de vraag: hoe scoren de Zuiderzeelijn-alternatieven ten opzichte van de separate oplossingen ten aanzien van het bereiken van de gestelde ambities?

Een andere consequentie van de probleemanalyse betreft de herijking van de projectdoelen. Deze in de Nota Ruimte vastgestelde doelen gaan uit van een integrale Zuiderzeelijn-oplossing. In het plan van aanpak is aangegeven dat de Structuurvisie Zuiderzeelijn licht moet werpen op de actualiteit van de probleemstelling, de doelstelling van het project, de mogelijke alternatieven en de samenhang met andere plannen en projecten. Dit betekent dat een herijking van de projectdoelen pas in de Structuurvisie kan plaatsvinden, wanneer alle informatie, dus naast de probleemanalyse ook de verdere uitwerking en analyses van de alternatieven en het integraal ruimtelijk ontwerp, voorhanden is. De herijking van de projectdoelen maakt daarmee onderdeel uit van de nut- en noodzaakdiscussie en -besluitvorming over het project. Voor het vervolg van de Structuurvisiefase wordt daarom volstaan met het formuleren van concrete onderzoeksvragen, waarop de Structuurvisie antwoord moet geven.

In het vervolg van de Structuurvisie worden de volgende alternatieven nader uitgewerkt:

- a. Integrale bereikbaarheidsoplossingen
  - *Huidige Zuiderzeelijn alternatieven*
    - Magneetzwefbaan (MZB), intercity (IC), hogesnelheidslijn (HSL) en de Hanzelijn+ (HZL+).
  - *Superbus*
    - In het bestuurlijk overleg van 23 november is besloten dat er voldoende informatie beschikbaar is om ook het alternatief van de superbus nader uit te werken voor een vergelijking in de Structuurvisie.
- b. Regiospecifieke bereikbaarheidsmaatregelen
  - *Regiospecifieke (OV)-maatregelen voor de Noordvleugel (deels reeds in onderzoek):*
    - IJmeerverbinding MZB al dan niet gefaseerd;
    - hoogfrequente stoptreinen (RER) via Hollandse Brug;
    - regionale IJmeerverbinding (en andere, voor de regio minder prioritaire voorstellen) als onderdeel van *HZL++* (zie bijlage 1)
  - *Regiospecifieke (OV)-maatregelen voor het Noorden zoals voorgesteld voor het Hanzelijn++ pakket (zie bijlage 1).*
- c. Investering in regiospecifieke kansen t.a.v. transitie van de ruimtelijk-economische structuur van Noord-Nederland (toelichting in bijlage 2). Dit alternatief zal zo gedetailleerd mogelijk worden uitgewerkt, voor zover dit past is binnen de planning.

De uitwerking van de OV-maatregelen voor de Noordvleugel gebeurt in samenhang met andere projecten binnen het Programma Noordvleugel.

Over de alternatieven zal de volgende informatie worden gegenereerd:

- Integraal ruimtelijke ontwerpen, met daarin een uitwerking van de ambities, gebiedsvisies en ruimtelijke toekomstvisies ten behoeve van de bredere ruimtelijke inbedding van de alternatieven.
- Ontwerp, kosten en vervoerconcept. Deze uitwerking gebeurt in samenwerking met marktpartijen in de marktverkenning.

- Effecten op onder meer het gebied van economie, milieu en ruimte (kosten-batenanalyse, strategische milieubeoordeling en ruimtelijke toets).
- Risicoanalyse en Business Case.

De uitkomsten van de probleemanalyse en de bovenstaande uitwerkingen worden in samenhang beschreven in het rapport van de Structuurvisie Zuiderzeelijn dat in april, inclusief beleidsvoornemen (het voorgenomen besluit van het kabinet), in concept beschikbaar komt ten behoeve van de inspraak. Op dat moment wordt ook uw Kamer over het rapport geïnformeerd. Om de besluitvorming te structureren wordt in samenwerking met de regio's het beoordelingskader de komende periode nader vorm gegeven.

Vervolgens vindt na de inspraakperiode definitieve besluitvorming over de nut en noodzaak van de Zuiderzeelijn plaats. Dit gebeurt nog voor de zomer in samenhang met de besluitvorming over de andere projecten binnen het Programma Noordvleugel.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs



### Bijlage 1 Invulling Hanzelijn++ pakket

Onderstaande projecten zullen in het vervolg van de SV ZZL worden onderzocht. Bij de besluitvorming over nut en noodzaak wordt mede op basis van de onderzoeksresultaten bevestigd of er gekozen kan worden voor het HZL++ alternatief, en zo ja welke projecten deel gaan uitmaken van dat alternatief en hoe de financiering plaatsvindt. Deze projecten zijn aanvullend op het Hanzelijn+ alternatief.

- A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, 2<sup>e</sup> fase.
- A7 Knooppunt Joure (lange termijnoplossing) in samenhang met Klaverblad Heerenveen.
- Kolibri (spoorgerelateerde projecten, incl. stations Euroborg en Assen-zuid, alsmede de HOV-assen, m.n. tramkwaliteit Groningen stad).
- Realisatie spoorlijn Heerenveen – Drachten – Groningen, inclusief transferia Heerenveen (Centrum) en Drachten (nieuw station).
- Verdubbeling spoorlijn Leeuwarden – Groningen, inclusief doorkoppeling naar en realisatie van station Werpsterhoek.
- Bereikbaarheid Leeuwarden.
- Partiële verdubbeling van de spoorlijn Emmen – Zwolle, inclusief de verplaatsing van het station Emmen naar Emmen-Zuid.
- N50.
- Regionale OV-verbinding vanuit Almere (met name Pampus) naar Amsterdam (wordt reeds door regio i.s.m. rijk onderzocht). Dit project beschouwt de regio Noordvleugel als meest prioritair.
- Capaciteit regionaal OV knooppunt Amsterdam Zuidas/Zuid WTC.

Projecten die nu in het kader van de Structuurvisie Zuiderzeelijn niet nader uitgewerkt worden zijn:

- projecten die in een ander traject al worden uitgewerkt (in lijn met afspraken MIT):
  - verdubbeling van de N33
- projecten waarvan door de regio zelf een zeer geringe bijdrage verwacht wordt aan de gewenste economische structuurversterking van Noord-Nederland
  - opwaardering huidige spoorlijn Groningen – Oldenburg
  - Light rail Fryslân
- projecten waarover gedurende de loop van de Structuurvisie geen zicht is op besluitvorming die nadere studie noodzakelijk en/of mogelijk maakt:
  - hoogwaardige OV verbinding naar de 2<sup>e</sup> terminal Schiphol (omdat besluitvorming over de ontwikkeling van Schiphol niet voorzien is gedurende tijdpad van de structuurvisie Zuiderzeelijn)

## **Bijlage 2 Investering in regiospecifieke kansen t.a.v. transitie van de ruimtelijk-economische structuur van Noord-Nederland**

Voor het uitwerken van het alternatief voor Noord-Nederland in het kader van de verbreding geldt het volgende.

- Doel: de alternatieve oplossingsrichting voor Noord-Nederland dient op zodanige wijze te worden uitgewerkt, dat deze oplossingsrichting een volwaardige optie kan vormen in de nut en noodzaakdiscussie en -besluitvorming o.b.v. de Structuurvisie Zuiderzeelijn. Dit houdt in dat deze oplossingsrichting onderdeel uitmaakt van de effectbeoordelingen ('eindtabellen') van de Structuurvisie (zoals SMB, KBA, ruimtelijke toets). Het niveau van uitwerking zal, passend binnen dit uitgangspunt, voldoende robuust zijn om besluitvorming mogelijk te maken, echter minder gedetailleerd zijn dan de uitwerking van de OV alternatieven.
- Invulling: de investering in regiospecifieke kansen t.a.v. de ruimtelijk-economische structuur voor Noord-Nederland moet passen binnen het kader van de rijksnota's Nota Ruimte en Pieken in de Delta en aansluiten bij de probleemanalyse, zoals uitgevoerd als onderdeel van de Structuurvisie Zuiderzeelijn. Dit houdt in dat het gaat om de opgaven zoals geformuleerd in het rapport Probleemstelling Zuiderzeelijn.
- Planning: uitgangspunt is dat de verbreding wordt ingepast in de huidige planning van de Structuurvisie.