

BIJLAGE 1 HOOFDLIJNEN GEÏNTEGREERDE PROCEDURE

NB: dit is een nieuwe tekst , wijzigingen zijn niet weergegeven

Inleiding

De geïntegreerde Tracé/m.e.r.-aanbestedingsprocedure is op hoofdlijnen vastgelegd in het kabinetsbesluit van 21 december 2001. Anders dan bij infrastructuurprojecten gebruikelijk is worden de planologische procedure en de aanbesteding voor de Zuiderzeelijn grotendeels parallel uitgevoerd. De snelste alternatieven – de HSL en de magneetzweefbaan (MZB) – zijn de voorkeursalternatieven. Deze alternatieven worden uitgevraagd in de aanbesteding. In de planologische procedure worden naast de voorkeursalternatieven ook de terugvalopties Intercity en Hanzelijn+ opgenomen.

De geïntegreerde procedure is in het kader van de Samenwerkingsovereenkomst in deze bijlage op hoofdlijnen uitgewerkt. Hierbij is vooral aandacht besteed aan de wijze waarop beide afzonderlijke procedures inhoudelijk en in de tijd op elkaar worden afgestemd en de belangrijkste bestuurlijke besluiten die tijdens het doorlopen van de geïntegreerde procedure moeten worden genomen.

De procedure bestaat uit een viertal Go/No Go beslismomenten (zie figuur 1). Op deze momenten wordt op basis van de dan beschikbare informatie een expliciet besluit genomen over de voortgang van het project. Bij elk opvolgende Go/No Go moment wordt de informatie gedetailleerder. Het definitieve besluit tot aanleg van de Zuiderzeelijn (point-of-no-return) wordt genomen aan het eind van fase 3; Vaststellingsfase (zie figuur). Dan is ook het Tracébesluit genomen en ligt de exacte tracering van de Zuiderzeelijn dus vast.

Een No Go besluit wordt op één van de vijf beslismomenten genomen indien blijkt dat de beide voorkeursalternatieven (HSL en MZB) niet haalbaar zijn binnen de vooraf gestelde kaders, zoals vastgelegd in de Samenwerkingsovereenkomst en het Programma van Eisen. Bij een No Go wordt de aanbesteding gestopt. De planologische procedure wordt in dat geval worden voortgezet voor de terugvalopties Intercity en Hanzelijn+.

Belangrijke besluiten in de geïntegreerde procedure worden genomen door het Bestuur ZZL. Formele besluiten in de Tracé/m.e.r.-procedure (o.m. Standpunt en Tracébesluit) worden genomen door het wettelijke Bevoegd Gezag, zijnde de minister van V&W in overeenstemming met de minister van VROM. Belangrijke besluiten in de aanbesteding worden genomen door de Concessieverlener (de Staat en/of de minister van V&W). Het Bestuur ZZL stelt in alle gevallen het besluit in concept vast. In bepaalde gevallen wordt een te nemen besluit voorgelegd aan alle partijen in de Samenwerkingsovereenkomst (zie hoofdstuk Samenwerkingsovereenkomst).

In de geïntegreerde procedure worden drie fasen onderscheiden. Deze zijn indicatief en schematisch weergegeven in figuur 1. Onderstaand worden de drie fasen op hoofdlijnen beschreven.

Fase 1: Prijsvraagfase

Fase 1 is gericht op het vaststellen van de haalbaarheid van de twee voorkeursalternatieven (HSL en MZB) gegeven de financiële en functionele kaders. Hiervoor wordt een prijsvraag gehouden.

Het financiële kader wordt gevormd door de gemaximeerde overheidsbijdrage (rijk, regio en eventuele andere publieke gelden, waaronder eventuele EU-middelen). Het functionele kader wordt vastgelegd in het Programma van Eisen. De basis voor het Programma van Eisen is gelegd in bijlage 5, de Topeisen. Bij het opstellen van het Programma van Eisen worden verder o.a. de inventarisatie bij rijks- en regionale partijen, de uitkomsten van de raadpleging van de bevolking, het advies van het Groen Polderoverleg en de inzichten uit de marktdialoog benut. Het Programma van Eisen wordt vastgesteld door het Bestuur en behoeft instemming van alle partijen in de overeenkomst). Wanneer niet alle partijen instemmen volgt een No go en wordt de prijsvraag niet gestart.

Een aantal marktpartijen – geselecteerd op basis van een prekwificatie – wordt uitgenodigd om deel te nemen aan de prijsvraag en plannen in te dienen voor de HSL en/of de MZB. De plannen mogen in deze fase nog op hoofdlijnen zijn, maar moeten wel gecommiteerd zijn, zodat de haalbaarheid van de snelste alternatieven redelijkerwijs kan worden bepaald.

De biedingen in de prijsvraag worden beoordeeld aan de hand van een vooraf opgesteld beoordelingskader. In dit beoordelingskader worden ook de thema's meegenomen die in fase 2 de tracé/m.e.r.-procedure een rol spelen zoals milieu, landschap en natuur.

Na de beoordeling van de prijsvraag wordt opnieuw een Go/ No go besluit genomen. Ook dit besluit behoeft instemming van alle Partijen. Als blijkt dat géén van de biedingen als haalbaar kan worden beoordeeld volgt een No go voor de aanbesteding. Indien er wel haalbare biedingen worden ingediend, worden de (in beginsel twee) partijen met de beste biedingen geselecteerd voor deelname aan het vervolg van de procedure. De biedingen die doorgaan kunnen de HSL en/of de MZB omvatten.

Fase 2: Planontwikkelingsfase

In Fase 2 wordt in het kader van de Tracé/m.e.r.-procedure een Trajectnota/MER opgesteld. Parallel daaraan wordt de tweede fase van de aanbesteding uitgevoerd.

De Tracé/m.e.r.-procedure is de wettelijke procedure om tot een keuze voor het uitvoeringsalternatief en een besluit over de exacte tracéring van de Zuiderzeelijn te komen. In Fase 2 leveren de marktpartijen ten behoeve van de trajectnota/MER plannen aan voor de HSL en/of MZB. De overheid werkt de terugvalopties IC en Hanzelijn-plus uit.

In het kader van de aanbesteding stellen de marktpartijen hun Best And Final Offer (BAFO) op. Dit gebeurt in goede afstemming met het proces van de Trajectnota/MER.

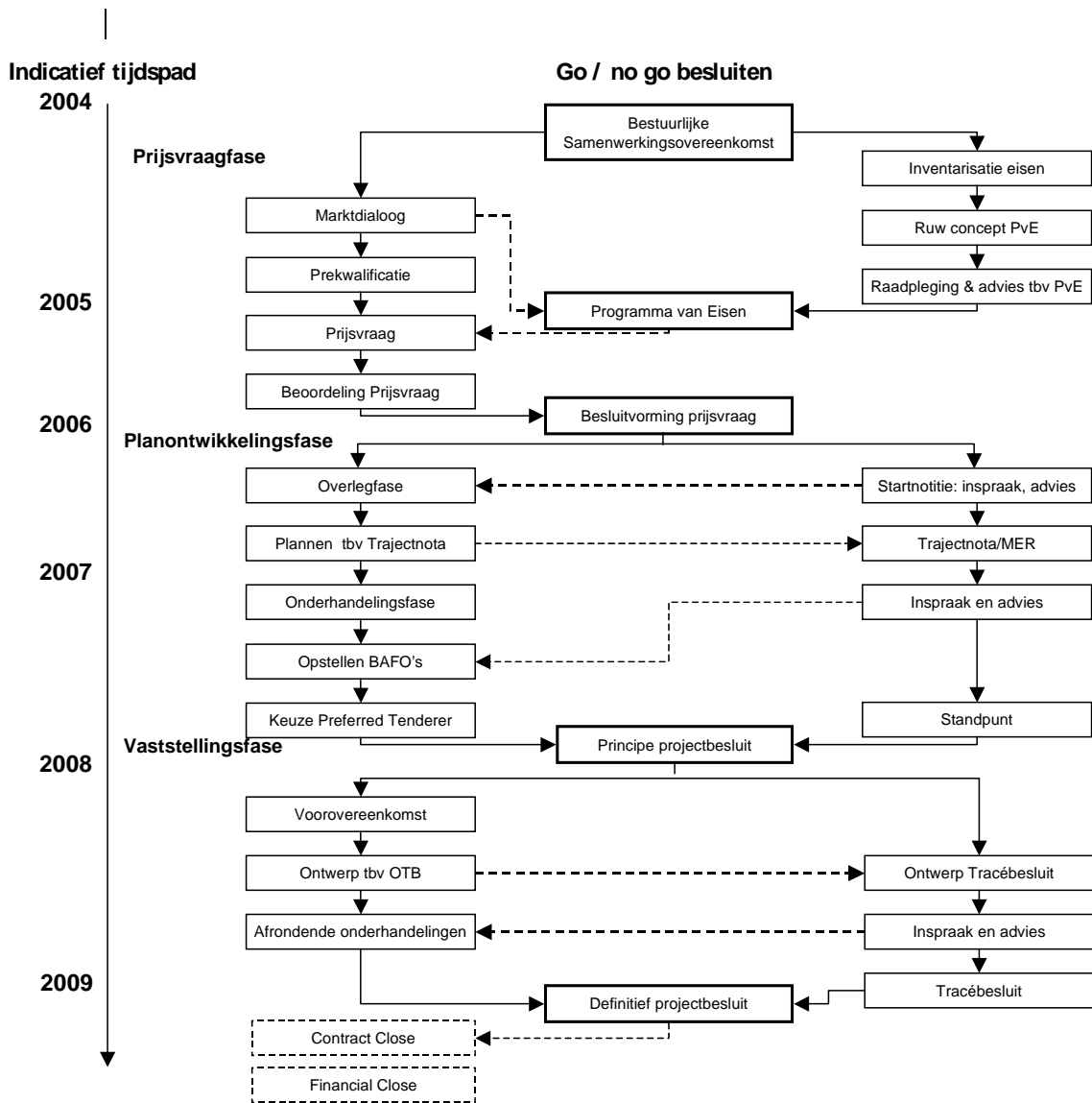
Het Bevoegd Gezag neemt op basis van de Trajectnota/MER en de inspraak hierop een Standpunt in, waarin een keuze voor een voorkeurstracé en een voorkeursalternatief wordt gemaakt. Daarnaast resulteert de beoordeling van de BAFO's in de selectie van één marktpartij, de Preferred Tenderer. Deze selectie wordt alleen gemaakt, als in ieder geval één van de BAFO's binnen de financiële en functionele kaders valt. De aanbesteding wordt stopgezet en er volgt een No Go indien

dit niet het geval is. Het eindresultaat van planontwikkelingsfase is het 'principe projectbesluit'. Uitgangspunt voor een Go is dat het door het winnende consortium aangeboden plan overeenstemt met het Standpunt.

Fase 3: Vaststellingsfase

In deze fase wordt het genomen principe projectbesluit omgezet in een definitief projectbesluit. Dit laatste gebeurt op basis van detailuitwerking door de preferred tenderer – waarmee een voorovereenkomst is gesloten – tot op het niveau van een Ontwerp Tracébesluit en daarna – onder meer op basis van de verkregen inspraak en advies op het OTB – een Tracébesluit. Daarnaast vinden afrondende onderhandelingen plaats over het concessiecontract. Direct na het definitieve projectbesluit volgt de 'Contract close' en later nog de 'Financial close'.

Zodra de concessie voor de totstandkoming van de vervoersdienst is gegund, is de concessiehouder verantwoordelijk voor de voorbereiding, realisatie en operationalisering (beheer onderhoud en exploitatie) van het project. Dit betekent dat de concessiehouder onder meer verantwoordelijk is voor het verkrijgen van vergunningen.



Bijlage 2 Samenstelling Groen Polderoverleg

Groen Polderoverleg in verkenning Zuiderzeelijn

In de verkenningsfase van de Zuiderzeelijn bestond het Groen Polderoverleg uit nationale maatschappelijke organisaties (ANWB, FNV (mede namens het CNV), Kamers van Koophandel, KNV, LTO-Nederland, MKB-Nederland, Provinciale Milieufederaties, Stichting Natuur en Milieu, Vereniging Natuurmonumenten, Vereniging ROVER, VNO-NCW) en de betrokken regionale overheden onder voorzitterschap van wijlen dhr. Brokx. Het Groen Polderoverleg Zuiderzeelijn heeft destijds een advies uitgebracht aan de Ministers van V&W en VROM ten behoeve van het kabinetsbesluit van december 2001. Het Groen Polderoverleg Zuiderzeelijn heeft tevens diverse aanbevelingen gedaan, waarmee richting kan worden gegeven aan de planstudiefase. Het kabinet heeft deze aanbevelingen onderschreven en heeft in haar brief aan de Tweede Kamer aangegeven het vervolgproces mede in te richten op basis van deze aanbevelingen. Daarnaast heeft het kabinet aangegeven dat het wenselijk is dat in het vervolgproces voor de Zuiderzeelijn wederom een vorm van Groen Polderoverleg wordt georganiseerd.

Betrokkenheid in planstudiefase

Het is wenselijk de organisaties gedurende de gehele planstudiefase te betrekken. Er wordt nader bezien voor welke 'producten' die in de planstudiefase worden gemaakt, de organisaties wordt gevraagd om gezamenlijk als Groen Polderoverleg te adviseren. Per deelfase van de planstudie wordt bepaald over welke producten advies wordt gevraagd. In 2004⁴ betekent dit: advies vragen over het Programma van Eisen.

Verwijderd: 2

Het programma van eisen is een belangrijk 'product' waarin de randvoorwaarden en uitgangspunten voor het aanbestedingstraject en het planologische traject worden vastgelegd. Adviseren over het programma van eisen betekent dus adviseren over de kaders, randvoorwaarden en uitgangspunten van de planologische procedure (Tracé/m.e.r.) en aanbestedingsprocedure.

Verwijderd: MER

De maatschappelijke organisaties wordt gevraagd te adviseren over het concept programma van eisen dat door de projectorganisatie Zuiderzeelijn wordt opgesteld. Zij zullen vroegtijdig geïnformeerd en betrokken worden bij de totstandkoming van het conceptprogramma van eisen, zodat zij goed op de hoogte zijn op het moment dat ze advies moeten leveren. Het is gewenst dat de regionale maatschappelijke organisaties worden betrokken bij het opstellen van het advies.

Verwijderd: vanaf het begin al

Deelnemende partijen

Deelnemers zijn in beginsel de nationale maatschappelijke organisaties die in de verkenning Zuiderzeelijn al betrokken waren. Aan deze partijen zal advies worden gevraagd. Het is echter voorstelbaar dat voor bepaalde vraagstukken of onderwerpen behoefte is aan meer lokale kennis. In dat geval is het mogelijk om de groep tijdelijk uit te breiden met meer regionaal of lokaal georiënteerde maatschappelijke organisaties. Dit is dus afhankelijk van de onderwerpen en vraagstukken die aan de orde zijn. De regionale overheden maken in de planstudiefase, gezien de Samenwerkingsovereenkomst, geen deel uit van het Groen Polderoverleg. Het Groen Polderoverleg zal mogelijk worden voorgezeten door een onafhankelijk voorzitter.

NB: onderstaande is een nieuwe tekst. Wijzigingen niet zichtbaar.

Uitgangspunten

De aan de Zuiderzeelijn gerelateerde ruimtelijke ontwerpogave behelst naast de inpassing van de lijn, de ontwikkeling en implementatie van een gebiedsgericht integraal ruimtelijk beleid in de daarvoor bestemde ruimtelijke plannen op regionaal en lokaal niveau met de volgende accenten.

- het zo goed mogelijk inpassen van de Zuiderzeelijn binnen de (beoogde) ruimtelijke structuren van de verschillende regio's waarbij de ruimtelijke kwaliteit wordt gewaarborgd en versterkt
- de tracékeuze, situering van haltes, het bedieningsconcept en de ruimtelijke ontwikkelingspotenties van de regio's aan de Noordelijke ontwikkelingsas die zodanig onderling worden afgestemd dat ze elkaar versterken
- het vormgeven van een ruimtelijke ontwikkelingsrichting in de regio's (op basis van de regionale potenties en daaraan gerelateerde inpassing van de Zuiderzeelijn) die een toegevoegde waarde levert in de structuur van de bebouwde omgeving en van het landelijke gebied

De ruimtelijke randvoorwaarden voor inpassing van het tracé van de Zuiderzeelijn worden opgenomen in het programma van eisen Zuiderzeelijn. In de tracé/mer-procedure wordt de uitwerking van het tracé en de afstemming van het tracé en stationsgebieden met de ruimtelijke ontwikkelingen in de as en in de regio's aan de as geoptimaliseerd.

De beoogde sturing voor het benutten van de ontwikkelingspotenties van de omgeving van de halteplaatsen van de Zuiderzeelijn alsmede het benutten van de mogelijkheden die een Zuiderzeelijn biedt om het landelijk gebied te versterken worden beschreven in het Masterplan Zuiderzeelijn. Na verwerking van de gemaakte keuzen in de tracé/mer-studie krijgt het Masterplan een nadere vertaling in de wettelijke provinciale plannen en vervolgens in de ruimtelijke plannen van regio's en gemeenten.

Het rijk kiest voor een selectieve, directe betrokkenheid bij concrete ruimtelijke inrichtingsopgaven. De gebieden en netwerken die het rijk vanuit ruimtelijke optiek van nationaal belang acht, vinden hun neerslag in de nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur. Dit betreffen o.a. de stedelijke netwerken en de economische kerngebieden zoals de Noordvleugel van de Randstad en Groningen-Assen, maar ook Vogel- en habitatrichtlijngebieden, natuurbeschermingsgebieden, de ecologische hoofdstructuur, robuuste ecologische verbindingen en nationale landschappen.

Daar streeft het rijk in het algemeen naar meer dan basiskwaliteit. Dit kan blijken uit een hoger ambitieniveau wat betreft bijvoorbeeld ruimtelijk ontwerp, milieuhygiënische aspecten of landschappelijke kwaliteit. Met name in de uitvoering komt de hogere rijksambitie tot uitdrukking.

Doel van het ruimtelijk beleid is enerzijds het faciliteren van de ruimtelijk-economische ontwikkeling (wonen en werken) door deze te concentreren in de haltesteden van de

Zuiderzeelijn anderzijds het borgen en ontwikkelen van belangrijke (inter)nationale natuurlijke, landschappelijke en culturele waarden.

De Zuiderzeelijn voor wat betreft het traject tussen Schiphol en Almere moet goed aansluiten op het openbaar vervoersnetwerk binnen de Randstad Holland en moet ingebed worden in het Integraal Ontwikkelingsplan Almere, alsmede de Regiovisie Groningen-Assen en de regiovisie Leeuwarden-Westergozone. Daarnaast dient een Zuiderzeelijn goed te worden afgestemd met het sleutelproject Zuidas. Tevens dient Leeuwarden goed aangesloten te worden op de Zuiderzeelijn.

De uitgangspunten voor deze ruimtelijke ontwerpogave worden gebaseerd op het besluit van het Kabinet inzake de Zuiderzeelijn d.d. 21 december 2001 en het rijksbeleid inzake de PKB Nota Ruimte dat door het Kabinet is vastgesteld. In de Nota Ruimte kiest het kabinet voor een dynamische, op ontwikkeling gericht ruimtelijk beleid. Met andere woorden, meer nadruk op 'ontwikkelingsplanologie' en minder op 'toelatingsplanologie'.

De uitgangspunten voor deze ruimtelijke ontwerpogave zijn mede gebaseerd op het advies van de Commissie-Langman en de integrale ontwikkelingsstrategie voor Noord-Nederland in de visie "Kompas voor de toekomst" en een drietal nader uitgewerkte deelprogramma's die betrekking hebben op:

- de ontwikkeling van economische kernzones en versterking van de marktsector;
- de ontwikkeling van stedelijke centra;
- de ontwikkeling van het landelijk gebied.

De ambitie is om in samenhang met de Zuiderzeelijn actief vorm te geven aan deze integrale ontwerpogave van mal en contramal, met als doel het realiseren van ruimtelijke kwaliteit. De planvorming van de Zuiderzeelijn en het Masterplan Zuiderzeelijn dient daarom parallel plaats te vinden. Dit vraagt over en weer om een zorgvuldige coördinatie en afstemming.

De regionale partijen en de rijksoverheid onderkennen het belang van de economische impuls van de Zuiderzeelijn voor de betreffende regio's. De Zuiderzeelijn kan de identiteit van de betrokken gemeenten versterken, kan via afstemming over functionele verdeling van de ruimtelijke opgave leiden tot kwaliteitsverbetering, kan zichtbaar maken waartoe nieuw - intensief - grondgebruik kan leiden; kortom een ontwerpogave is mogelijk waarin zowel ruimtelijke, landschappelijke als vormgevingsvragen worden gecombineerd. Een optimale invulling van de integrale ruimtelijke ontwerpogave biedt perspectief voor een inbedding van het project Zuiderzeelijn in een breder ruimtelijk kader.

De ontwerpogave van de Zuiderzeelijn dient te voldoen aan de volgende uitgangspunten:

Versterken economische structuur

- Bundeling van verstedelijking en economische activiteiten in de haltesteden van de Zuiderzeelijn om zorg te dragen voor krachtige steden alsmede een vitaal platteland

- Nieuwe bebouwing voor deze functies wordt grotendeels geconcentreerd gelokaliseerd, dat wil zeggen in bestaand bebouwd gebied, aansluitend op het bestaande bebouwde gebied of in nieuwe clusters van bebouwing daarbuiten. Hiermee wordt in algemene zin de haltesteden van de Zuiderzeelijn ondersteund in hun functie van economische en culturele motor en gezorgd voor een bepaalde basiskwaliteit in heel Nederland.
- Goede verdeling van ruimte voor wonen en werken over haltesteden van de Zuiderzeelijn, waarbij uitgangspunt is dat ruimte wordt geboden aan de natuurlijke bevolkingsaanwas en lokaal georiënteerde bedrijvigheid, Hierbij wordt natuurlijke bevolkingsaanwas gedefinieerd als het aantal woningen dat nodig is wanneer het saldo van alle verhuisbewegingen op nul worden gesteld. Ten aanzien van Flevoland geldt dat de groei mede is gebaseerd op de verstedelijkingsbehoefte van de Noordvleugel van de Randstad (inclusief de eventuele ruimtelijk structurerende werking van de Zuiderzeelijn). Voor het Noorden wordt daaraan toegevoegd de aantallen arbeidsplaatsen en woningen die voortvloeien uit de 'Langman afspraken' en uit de effecten van de Zuiderzeelijn. ~~Tijdig en voldoende beschikbaarheid van een bij de vraag aansluitend aanbod van ruimte voor wonen, bedrijven en voorzieningen rond de halteplaatsen van de Zuiderzeelijn, en van ruimte voor alle overige aan de verstedelijking verbonden functies aldaar;~~
- Optimaal gebruik van de ruimte bij de halteplaatsen van de Zuiderzeelijn;
- Goede afstemming met het verkeers- en vervoerssysteem, w.o. een goede aansluiting met Leeuwarden;

Verwijderd: ¶

Behoud en ontwikkeling van natuur, landschap en cultuurhistorie

- De diversiteit en aantrekkelijkheid in het landelijk gebied wordt versterkt door in samenhang met de Zuiderzeelijn de ontwikkeling en bescherming van landschappelijke, cultuurhistorische en natuurlijke waarden en recreatieve functies en de mogelijkheden de ruimtevraag voor water, te combineren met andere functies.
- De Zuiderzeelijn wordt zodanig ingepast dat de ruimtelijke kwaliteit hierdoor wordt bevorderd. Dit wordt onder meer gerealiseerd door benutting van bestaande infrastructuur. Hoofdprincipe is een strakke bundeling met bestaande hoofdinfrastructuur in horizontale en verticale zin met het oog op het voorkomen van versnippering en verstoring alsmede zuinig ruimtegebrek. Op specifieke plekken kan van dit principe gemotiveerd worden afgeweken mits ook de ruimtelijke kwaliteit hiermee gediend is. Eventuele restruimtes krijgen een passende en kwalitatief hoogwaardige invulling.
- Voor het landelijk gebied wordt voor de ruimere omgeving van de Zuiderzeelijn een gebiedsgerichte uitwerking gegeven van een ontwikkelingsgerichte landschapstrategie, met het oog op versterking van de identiteit, verscheidenheid en kwaliteit van het landschap, vergroting van de belevingswaarde en toevoeging van nieuwe landschappelijke waarden. Hierbij wordt expliciet aandacht besteed aan groen, water, natuur, de perspectieven van de landbouwsector, de cultuurhistorische waarden en aan de verbanden tussen de verschillende beleidsdoelen en ontwikkelingsmogelijkheden.
- Daar waar robuuste ecologische verbindingen moeten worden gerealiseerd en deze met de Zuiderzeelijn kruisen ligt een bijzondere opgave om barrièrewerking

met de bestaande infrastructuur op te heffen en uitvoering van de verbinding in samenhang met de Zuiderzeelijnen gestalte te geven (ontwerpogave groen-grijze knopen).

Inhoud en werkwijze Masterplan

De inhoudelijke uitgangspunten voor de aan de Zuiderzeelijn gerelateerde ruimtelijke ontwerpogave maken voor respectievelijk het bundelen van de ruimtelijk-economische ontwikkelingen en het versterken van de groen/blauwe kwaliteiten onderdeel uit van het Masterplan Zuiderzeelijn.

Het Masterplan wordt opgesteld onder regie van de regionale Stuurgroep Zuiderzeelijn. Bij de ambtelijke voorbereiding worden vertegenwoordigers van de Staat betrokken. Het Masterplan wordt door de provinciale staten vastgesteld voor de Besluitvorming Prijsvraag Zuiderzeelijn. Het plan wordt, mede geactualiseerd op basis van het definitieve besluit tot aanleg van een Zuiderzeelijn, geïmplementeerd in de provinciale streek- en omgevingsplannen. De Regio maakt onderling nadere afspraken over de wijze waarop het Masterplan successievelijk wordt verwerkt in ruimtelijke plannen van gemeenten.

De bevoegdheden van de wet Ruimtelijke Ordening worden gerespecteerd bij het op te stellen Masterplan. Vanwege de directe samenhang met de planvorming van de Zuiderzeelijn vindt over en weer een zorgvuldige coördinatie en afstemming plaats met het bestuur van de Zuiderzeelijn.

Tot de scope van het project Zuiderzeelijn behoort het zo goed mogelijk zorgdragen voor een optimale inhoudelijke en procedurele afstemming met de uitwerking van het Masterplan. Dit houdt onder meer in dat vanuit het Masterplan tijdig de noodzakelijke inputs worden verkregen voor het op te stellen Programma van Eisen (PvE), en in de tracé/m.e.r.-procedure.

De implementatie van het sturend ruimtelijk beleid conform het Masterplan behoort niet tot de scope van het project Zuiderzeelijn. Voor de realisatie van onderdelen van het Masterplan geldt in beginsel hetzelfde: dit behoort niet tot het project Zuiderzeelijn. Eventuele koppeling van de realisatie van onderdelen uit het Masterplan aan de realisatie van de Zuiderzeelijn om efficiency redenen is mogelijk, mits de partijen die verantwoordelijk zijn voor deze onderdelen de daarvoor noodzakelijke aanvullende financiële middelen ter beschikking stellen.

BIJLAGE 4 SCOPE

Scope van de tracé/m.e.r.-procedure

De tracé/m.e.r.-procedure is gericht op planvorming. De functionele afbakening van deze procedure omvat de te ontwikkelen Zuiderzeelijn (de as Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad – Emmeloord – Heerenveen – Drachten – Groningen incl. aansluiting van Leeuwarden op deze as) en aanpassingen aan de bestaande vervoersverbinding tussen Schiphol en Groningen/Leeuwarden via Zwolle (Hanzelijn-plus).

De tracé/m.e.r.-procedure omvat *functioneel* in ieder geval de volgende elementen:

- nieuw aan te leggen infrastructuur op de as Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad-Emmeloord-Heerenveen-Drachten-Groningen, incl. energievoorziening, kunstwerken en kruisende infrastructuur;
- aansluiting van Leeuwarden op de Zuiderzeelijn in de vorm van een overstapstation in Heerenveen;
- bestaande infrastructuur die aangepast moet worden op de as Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad;
- bestaande infrastructuur die aangepast moet worden op Hanzelijn-plus tracé: Lelystad-Zwolle-Assen-Groningen en Zwolle-Heerenveen-Leeuwarden;
- aanpassingen aan bestaande stations die noodzakelijk zijn voor afwikkeling van de vervoersdiensten die behoren tot het project Zuiderzeelijn;
- nieuw aan te leggen stations: de basisvoorzieningen en ontsluiting op het bestaande wegennet en openbaar vervoernetwerk, parkeervoorzieningen en P&R;
- inpassing van de nieuwe dan wel aangepaste infrastructuur (Zuiderzeelijn of Hanzelijn-plus): inpassingmaatregelen, mitigerende maatregelen (bijv. akoestische maatregelen die nodig zijn op grond van geluidsregelgeving) en compenserende maatregelen;

De *geografische* afbakening van de tracé/m.e.r.-procedure hangt af van de politieke afweging op basis van de resultaten van de prijsvraag en de MER op hoofdlijnen

Scope van de aanbesteding

De aanbesteding is gericht op planvorming, realisatie, beheer, onderhoud en exploitatie van het project. De functionele en geografische afbakening van de aanbesteding, oftewel de uitvraag aan marktpartijen, wordt vastgesteld in het op te stellen Programma van Eisen (PvE). Het uitgangspunt is om te komen tot een PvE dat realistisch is en voldoet aan wettelijke en beleidsmatige eisen. Het verkennend ontwerp en de bijbehorende kostenraming zoals opgesteld in verkenningen deel I voor de

Verwijderd: Onderdeel A
Scope van de MER-
procedure/Tracéprocedure

Verwijderd: Scope van de
MER op hoofdlijnen

Het MER op hoofdlijnen richt zich op de hoofdlijnen van de milieu-effecten van de mogelijke uitvoeringsmodaliteiten van de Zuiderzeelijn en de daarvoor redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven.

Het gaat daarbij om:

<#>de magneetweefbaan;
<#>een hogesnelheidslijn;
<#>een intercityverbinding
alle via de as Schiphol-
Amsterdam-Almere-Lelystad-
Emmeloord-Heerenveen-
Drachten-Groningen;
<#>aanpassingen aan de
bestaande vervoersverbinding
tussen Schiphol en
Groningen/Leeuwarden via
Zwolle (Hanzelijn-plus).

In het MER op hoofdlijnen wordt een beschrijving gegeven van (de milieu-effecten van):

<#>de vervoersmodaliteiten;
<#>de tracés van de nieuw aan
te leggen infrastructuur;
<#>de aanpassingen aan de
bestaande infrastructuur;
<#>de aansluitingen op de
bestaande infrastructuur;
<#>de mogelijke maatregelen
op het gebied van inpassing,
mitigatie en compensatie.

Bij de beschrijving van de tracés van de nieuw aan te leggen infrastructuur worden alle relevante tracévarianten in hoofdlijnen beschreven. Daarbij komt ook het IJmeertracé tussen Almere en Amsterdam aan de orde, hoewel in het kader van de Zuiderzeelijn geen budget is voor realisatie van dit tracé. Het IJmeertracé is alleen te realiseren indien aanvullend budget komt uit business cases (private partijen) dan wel via het ... [1]

Verwijderd: en

Verwijderd: een invulling van de Zuiderzeelijn mogelijk maakt binnen de financiële kaders van de Samenwerkingsovereenkomst

Zuiderzeelijn (een korte toelichting op dit ontwerp is in deze bijlage opgenomen) vormt vooralsnog het referentiekader voor de scope van de aanbesteding. Dit verkennend ontwerp is weliswaar één van de vele mogelijke invullingen van de Zuiderzeelijn, dat zeker niet als richtinggevend voor marktpartijen zal worden meegegeven, maar biedt voor de huidige fase houvast voor het bewaken van de financiële kaders. De eisen en wensen die worden ingebracht voor het PvE kunnen op basis van het verkennend ontwerp worden beoordeeld op eventuele financiële consequenties.

De scope van de aanbesteding omvat *functioneel* dezelfde elementen als de scope van de tracé/m.e.r.-procedure met uitzondering van alternatieven IC en Hanzelijn-plus:

- nieuw aan te leggen infrastructuur op de as Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad-Emmeloord-Heerenveen-Drachten-Groningen, incl. energievoorziening, kunstwerken en kruisende infrastructuur;
- aansluiting van Leeuwarden op de Zuiderzeelijn in de vorm van een overstapstation in Heerenveen;
- bestaande infrastructuur die aangepast moet worden op de as Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad;
- aanpassingen aan bestaande stations die noodzakelijk zijn voor afwikkeling van de vervoersdiensten die behoren tot het project Zuiderzeelijn;
- nieuw aan te leggen stations: de basisvoorzieningen en ontsluiting op het bestaande wegennet en openbaar vervoernetwerk, parkeervoorzieningen en P&R;
- inpassing van de nieuwe dan wel aangepaste infrastructuur: inpassingmaatregelen, mitigerende maatregelen (bijv. akoestische maatregelen die nodig zijn op grond van geluidsregelgeving) en compenserende maatregelen;

Verwijderd: ;

Met het oog op de bereikbaarheid van Almere wordt voor het tracé Amsterdam - Almere in de prijsvraag een IJmeervariant opgenomen. Een eventuele tracering via het IJmeer biedt de mogelijkheid om extra locaties te ontsluiten in de Noordvleugel van de Randstad (o.a. IJburg en een toekomstig Almere Pampus).
De basisvariant in de prijsvraag heeft een route tussen Amsterdam en Almere via de Hollandse Brug.
Na de prijsvraag wordt besloten of de IJmeervariant in het vervolg van de geïntegreerde procedure wordt meegenomen (zie artikel 12 in de Samenwerkingsovereenkomst).

De aanbesteding heeft betrekking op het ontwerp, de realisatie en het onderhoud van de bovengenoemde infrastructuur, alsmede de exploitatie van het vervoer op de Zuiderzeelijn, inclusief aansluiting van en vervoer van en naar Leeuwarden (volgens bedienconcept in Bijlage 5) en de exploitatie van nieuw aan te leggen (en mogelijk ook de aan te passen) stations.

Verwijderd: (

Verwijderd:)

Aanvullend op de scope van de aanbesteding kunnen eventueel elementen in de aanbesteding worden betrokken die raken aan het vervoerssysteem. Voorbeelden kunnen zijn: toeleidende infrastructuur, gebiedsontwikkeling, versterking EHS, etc. Hierbij geldt: dat partijen die aanvullende elementen in de aanbesteding willen betrekken de daarvoor noodzakelijke financiële middelen beschikbaar moeten stellen.

Bij het verkennend ontwerp dat de basis was bij de onderzoeken in de Verkenningfase is uitgegaan van de volgende indicatieve reistijden.

	Huidig	ZZL-HSL		ZZL-MZB	
		HSL-trein	Snelrein	M-Snel	M-Metro
Schiphol	0	0	0	0	0
A'dam WTC	6	6	6	5	5
Almere	37	31	31	16	16
Lelystad	57	-	44	-	25
Emmeloord	-	-	57	-	35
Heerenveen	-	54	71	36	44
Drachten	-	-	80	-	51
Leeuwarden	141	-	-	-	-
Groningen	145	75	94	50	60

Indicatieve reistijden vanaf Schiphol per alternatief, weergegeven in minuten uitgaande van een verbinding over de Hollandse Brug. Bij een tracé via het IJmeer kan de reistijd Schiphol – Groningen (zowel bij HSL als MZB) met maximaal 5 minuten toenemen.

v

Verwijderd: Onderdeel B Beschrijving verkennend ontwerp¶

¶

Inleiding¶

In het Kabinetsbesluit van 21 december 2001 is een bedrag van € 2,73 mld (Fl. 6 mld) indicatief opgenomen voor de aanleg van de Zuiderzeelijn. Dit bedrag is mede gebaseerd op een verkennend ontwerp uit het jaar 2000 dat is gemaakt tijdens de verkenningen deel I. Het verkennend ontwerp betrof alle vier de ZZL-alternatieven (HSL, MZB, IC en HZL+). In dit document wordt enkel ingegaan op de delen uit het verkennend ontwerp die betrekking hebben op de hoge snelheidslijn (HSL) en de magneetweefbaan (MZB) variant voor de Zuiderzeelijn.¶

¶

Het verkennend ontwerp is mede gebaseerd op een vervoerwaardestudie. Deze heeft inzicht gegeven in de omvang van de mogelijke vervoersstromen, de effecten die de lijn genereert en de opbrengst die met de exploitatie van de lijn gegenereerd kan worden.¶

In dit kader is gebleken dat er geen aanleiding is om rekening te houden met goederenvervoer. Het snelle vervoer via HSL of MZB kan voor hoogwaardige producten mogelijk interessant zijn.¶

¶

Het verkennend ontwerp ... [2]

Verwijderd: Reistijden¶

¶

... [3]

Verwijderd: ¶

Kosten infrastructuur¶

Na uitwerking van de inpassingsvisie in een ontwerpatelier is – ook in overleg met de regio – gekomen tot het verkennend ontwerp. In navolgende tabel zijn de kosten van de infrastructuur – zoals voorzien in dit verkennend ontwerp - voor de HSL- respectievelijk de MZB-variant van de Zuiderzeelijn weergegeven. De bedragen zijn onderverdeeld naar tracégedeelten en naar kostensoorten. Alle bedragen zijn afgerond op miljoenen Euro's.¶

¶

... [4]

BIJLAGE 5 TOPEISEN

Inleiding

Deze bijlage bevat de ~~uitgangspunten en randvoorwaarden~~ Topeisen op basis waarvan in fase I van de procedure (de prijsvraag en MER op hoofdlijnen) het Programma van Eisen opgesteld wordt en op basis waarvan vervolgens de plannen ontwikkeld worden voor de Zuiderzeelijn HSL en de MZB. Deze ~~uitgangspunten en randvoorwaarden~~ Topeisen hebben betrekking op de aspecten vervoer, vervoerskwaliteit, inpassing, ontwerp en milieu en vormen de basis voor het op te stellen Programma van Eisen. ~~De in deze bijlage weergegeven uitgangspunten en randvoorwaarden voor de genoemde aspecten hebben een zelfde mate van 'hardheid'; het gaat om uitgangspunten en randvoorwaarden op basis waarvan de meedingende Partijen plannen voor een HSL en een MZB kunnen ontwikkelen. Aan de harde wettelijke kaders dient te allen tijde voldaan te worden.~~

Verwijderd: kunnen

De in deze bijlage verwoorde ~~uitgangspunten en randvoorwaarden~~ Topeisen omvatten de gemeenschappelijke belangen van het Rijk en de Regio. ~~De uitgangspunten en randvoorwaarden zijn systeem- en variantonafhankelijk en vormen het kader voor het neg op te stellen Programma van Eisen voor de HSL en de MZB. Binnen deze uitgangspunten en randvoorwaarden~~ Topeisen wordt aan de meedingende Partijen de mogelijkheid geboden om plannen uit te werken en daarbij afwegingen te maken tussen de vervoerskwaliteit en de ruimtelijke kwaliteit van het ontwerp en de inpassing van de infrastructuur. Aan de harde wettelijke kaders dient te allen tijde voldaan te worden

De ingediende biedingen dienen ~~is een invulling van de Zuiderzeelijn mogelijk die past te passen~~ binnen het Budget. Dit is onder meer afgeleid uit het verkennend ontwerp dat in 2000, tijdens fase I van de Verkennende studie Zuiderzeelijn, is uitgevoerd.

Verwijderd: financieel kader: een maximum rijksbijdrage van €2,73 mrd met een all-in karakter (NCW 2010, prijspeil 2002) en een regionale bijdrage voor de MZB van €1,02 mrd. en voor de HSL van €0,23 mrd. (NCW 2010, prijspeil 2002)

Het in de komende periode op te stellen daadwerkelijke Programma van Eisen zal bestaan uit de volgende onderdelen:

Verwijderd: (ter informatie bijgevoegd in onderdeel B bij bijlage 4).

- Eisen: de ~~harde~~ eisen waaraan de plannen en de biedingen van de meedingende Partijen dienen te voldoen.
- ~~Randvoorwaarden/uitgangspunten: eisen die voortkomen uit de financiële kaders, beleid, wet- en regelgeving, fysieke plannen en omstandigheden waaraan de plannen en biedingen van de meedingende Partijen dienen te voldoen.~~ Beoordelingscriteria Preferenties: wensen of uitgangspunten waaraan biedingen in meerdere of mindere mate kunnen voldoen ~~en waarop zij gescoord zullen worden. Dit zijn punten waarbij veelal een integrale afweging is vereist omdat of bijvoorbeeld strijdige belangen zijn.~~

Verwijderd: In het kader van de Prijsvraag wordt aan de meedingende Partijen de mogelijkheid geboden om, binnen het financiële kader en binnen de in deze bijlage weergegeven uitgangspunten en randvoorwaarden Topeisen (uit te werken in het programma van eisen), afwegingen te maken tussen de vervoerskwaliteit en de ruimtelijke kwaliteit van het ontwerp en de inpassing van de infrastructuur. ¶

Opties: elementen waarvoor een marktpartij voorstellen kan doen zonder dat op voorhand zeker is dat Rijk en Regio die willen opnemen in de uiteindelijke opdrachtverlening

Daarnaast Ten behoeve van de Aanbestedingsprocedure wordt een beoordelingskader opgesteld dat bestaat uit een beschrijving van de evaluatiemethode van de ontvangen biedingen o.a. op basis van de geformuleerde beoordelingscriteria preferenties, inclusief een weging van de verschillende relevante parameters.

Verwijderd: Het Programma van Eisen zal bovendien gedurende de aanbesteding worden verdiept om uitgewerkte biedingen van private partijen te verkrijgen. ¶

Wettelijke en beleidsmatige kaders

Het project Zuiderzeelijn dient vorm gegeven te worden binnen de geldende nationale en internationale wettelijke en beleidsmatige kaders (o.a. Vogel- en Habitatrichtlijn, Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening Nota Ruimte, Nota Mobiliteit (i.v.), Nota

Belvédère, Nota Wonen, Architectuurnota, Nota Grondbeleid, Vierde Nota Waterhuishouding, Wet geluidhinder, Flora- en Faunawet, SGR2, NMP4, Spoorweg- en Concessiewet). Deze kaders worden zoveel mogelijk geoperationaliseerd in het Programma van Eisen.

Bovendien dient afstemming plaats te vinden met provinciale, regionale en lokale beleidskaders. In het bijzonder geldt dit voor het Masterplan Zuiderzeelijn, het Integraal Ontwikkelingsplan Almere en de planontwikkeling voor Amsterdam-Zuidas.

Verwijderd: Noordelijke Ontwikkelingsas

Vervoerwaarde

Gezien de doelstellingen die worden beoogd met de Zuiderzeelijn is ook de vervoerwaarde van de lijn van groot belang. Deze zal dan ook een element vormen in het op te stellen Programma van Eisen.

In het Programma van Eisen worden daartoe eisen gesteld aan het totaal aantal reizigers in alle treintypes (MZB/HSL, Intercity én sneltrein) op de lijn Schiphol-A'dam-Almere-Lelystad-Emmeloord-Heerenveen-Drachten-Groningen/ Leeuwarden conform de uitgangspunten en de berekeningssystematiek van de vervoerwaardestudie ZZL 2000 uit de verkenning ZZL deel 1.

Verwijderd: Het verwachte aantal reizigers binnen de Zuiderzeelijn corridor dient

Verwijderd: in 2020

Verwijderd: vijf jaar na de ingebruikname van de lijn minimaal gemiddeld 35.000 per etmaal (op werkdagen) te bedragen. Het hier bedoelde aantal

Ingevoegd: vijf jaar na de ingebruikname van de lijn

Verwijderd: reizigers betreft

Stations

De 'bedienkwaliteit' van een halteplaats wordt bepaald door de halteringsfrequentie (het aantal keren per uur en richting dat er op de betreffende haltelocatie een trein stopt) en de reistijd die er nodig is om het reisdoel, de bestemming, te bereiken.

De minimaal te eisen bedienkwaliteit behoeft niet voor elke haltelocatie hetzelfde te zijn. In verband hiermee wordt navolgend onderscheid gemaakt tussen hoofd- en tussenstations. Alle treinen dienen tenminste op de hoofdstations te stoppen. Voor de tussenstations gelden minder strikte eisen. Deze zijn in de onderstaande rubrieken frequentie en reistijd nader uitgewerkt.

Het vervoer binnen het kader van het project ZZL dient haltes te omvatten bij tenminste de volgende plaatsen:

Hoofdstation:

- Schiphol
- Amsterdam
- Almere
- Heerenveen
- Groningen
- Leeuwarden

Tussenstation:

- Lelystad
- Emmeloord
- Drachten

Met opmaak: opsommingstekens en nummering

Voor het vervoer van en naar Leeuwarden geldt, dat dit minimaal door een goede overstapmogelijkheid in Heerenveen gerealiseerd dient te worden. De eisen m.b.t. de maximale overstap- en reistijd worden in de onderstaande rubrieken nader toegelicht.

Frequentie

Er kan onderscheid worden gemaakt tussen de snelste verbinding (de trein/verbinding met de kortste reistijd) en de overige op hetzelfde traject aan te bieden treinverbindingen.

- De ~~onderstaande~~ verbindingen moeten dagelijks tussen 6 en 24 uur verbindingen worden aangeboden. Maatgevend is de vertrektijd op de genoemde stations.
- De snelste verbinding (trein/verbinding met de kortste reistijd) moet minimaal 2 keer per uur per richting worden aangeboden, waarbij wordt gehalteerd op tenminste de hoofdstations.
- Bovendien moet er minimaal 2 keer per uur per richting een verbinding worden aangeboden tussen de hoofd- en tussenstations.
- Voor het traject Amsterdam – Almere moet minimaal 4 keer per uur per richting een verbinding worden aangeboden.
- Tussen Heerenveen en Leeuwarden moet minimaal 2 keer per uur per richting een snelle verbinding worden aangeboden en moet minimaal 2 keer per uur een verbinding worden aangeboden die stopt op de tussenliggende stations

	Snel	overig
Schiphol	2	2
A'dam	2	2
Almere	2	2
Lelystad		2
Emmeloord		2
Heerenveen	2	2
Leeuwarden	2	2
Drachten		2
Groningen	2	2

Minimaal aantal vertrekkende treinen per uur per richting

Reistijd

Uitgangspunt voor de reistijd van Schiphol naar Groningen dan wel Leeuwarden voor de snelste verbinding is 75 minuten. Van dit uitgangspunt kan gemotiveerd worden afgeweken ten gunste van een goede ruimtelijke inpassing.

Voor de aansluiting van Heerenveen naar Leeuwarden geldt, dat er minimaal 2 keer per uur een aansluiting op de in Heerenveen halterende treinen gerealiseerd dient te worden waarbij de totale reistijd (incl. overstaptijd) Heerenveen-Leeuwarden of omgekeerd niet meer dan 20 minuten mag bedragen.

Aansluiting op voor- en natransport

- Vanaf de ZZL-haltelocatie Schiphol dienen de perrons van het bestaande treinstation en de ~~check-in-gates Central Area~~ (Schiphol Plaza) voor het vliegverkeer binnen 10 minuten na uitstappen bereikbaar te zijn.

Verwijderd: Schiphol

- Op de ZZL-haltlocatie Amsterdam dient aansluiting te zijn met het Hoofdrailnet, het HSL-net en het overig openbaar vervoer.
- Alle stations van de ZZL moeten direct aansluiten op regionaal, stadsgewestelijke en lokaal openbaar vervoer (verkeersknopen), in dit verband verdient de aansluiting van Assen via het te ontwikkelen Kolibri OV-netwerk Groningen – Assen (voorheen STOV) aandacht, ~~tevens dienen alle stations te beschikken over fietsenstallingen~~
- Stations dienen – afhankelijk van de lokale mogelijkheden en passend binnen de (beoogde) stedelijke structuur en binnen de uitgangspunten van intensief en meervoudig ruimtegebruik - over voldoende parkeergelegenheid en fietsenstallingen te beschikken.

Verwijderd: STOV

Vervoerskwaliteit

- Per uur mag bij minimaal 95% van alle treinaankomsten op stations de vertraging niet meer bedragen dan 3 minuten (op bestaand spoor gelden hiervan afwijkend nog vast te stellen ~~minder strikte~~ eisen.)
- De bezettingsgraad van de treinen mag ~~nooit niet~~ meer dan 120% bedragen, voor de hoogste klasse geldt 100%. ~~Ten noorden van Almere geldt een maximale bezettingsgraad van 100%.~~

~~De eisen m.b.t. comfort die aan de HSL-Zuid gesteld zijn, zullen als basis fungeren voor het ZZL vervoersysteem (o.a. zitplaatsen, zitruimte, andere voorzieningen, etc).~~

Tickets

Het ticketingsysteem moet zodanig zijn opgezet, dat voor treinreizen tussen een ZZL-station en een niet-ZZL treinstation, geen afzonderlijk vervoerbewijs nodig is (integraal ticketingsysteem).

Inpassing en Ontwerp

- De nieuwe infrastructuur dient beschouwd te worden als een zelfstandige ontwerpogave (o.a. herkenbaarheid, eenheid in vormgeving van de lijn).
- De tracering, de inpassing en het ontwerp van de infrastructuur dienen te voldoen aan de wettelijke en beleidsmatige kaders die van toepassing zijn.
- ~~Met het oog op het voorkomen van~~ Versnippering en verstoring dient zoveel mogelijk te worden voorkomen en zuinig ruimtegebruik geldt ten aanzien van de tracering en het ontwerp het zoveel mogelijk door het benutten van de bestaande infrastructuur en ~~in ieder geval een strakke bundeling, zowel in horizontale als in verticale zin, binnen de vrijwaringszone van~~ met de bestaande hoofdinfrastructuur. Op specifieke plekken kan gemotiveerd van dit uitgangspunt worden afgeweken ~~ten gunste van de reistijd en met in achtneming van de ruimtelijke kwaliteit~~
- Toekomstige verbreding van de bestaande hoofdinfrastructuur of het realiseren van nieuwe hoofdinfrastructuur voor zover voorzien in het MIT en de betreffende vigerende PKB dient mogelijk te blijven.
- Aantasting van in rijks- en provinciaal beleid gedefinieerde bijzondere gebieden (EHS, groene contour-gebieden, Vogel- en Habitatrichtlijngebieden, Belvédère/Unesco-gebieden) dient te worden voorkomen. Indien aantasting onvermijdelijk blijkt te zijn, dan worden, conform de betreffende wet- en regelgeving dan wel het van toepassing zijnde beleid, door aanpassing van de uitvoeringswijze en mitigering de negatieve effecten tegengegaan. Eventueel resterende negatieve effecten worden gecompenseerd.
- Het ontstaan van 'restgebieden' tussen de Zuiderzeelijn en de bestaande infrastructuur dient te worden voorkomen. Indien 'restgebieden' onvermijdelijk

blijken te zijn, dan krijgen deze gebieden een passende en kwalitatief hoogwaardige invulling.

- De functionaliteit van de kruisende structuren dient gehandhaafd te blijven (inclusief de staande mastroutes).
- Kruisingen met hoofdinfrastructuur waarmee wordt gebundeld dienen te worden voorkomen. Indien deze kruisingen onvermijdelijk blijken te zijn, dan dient er een afweging plaats te vinden tussen een kruising met een hoge ligging en een kruising met een lage ligging, dit mede in samenhang met de omgevingskenmerken en met in achtneming van de ruimtelijke kwaliteit en de budgettaire kaders.
- De tracering, het ontwerp en de inpassing worden afgestemd met het bestaand en voorgenomen ruimtelijk beleid (nationaal, provinciaal en lokaal), gericht op het realiseren van ruimtelijke kwaliteit. Dit geldt in ieder geval voor:
 - het realiseren van robuuste ecologische verbindingzones;
 - het verbeteren van de kwaliteit van het landelijk gebied langs het gehele traject, voor alle relevante componenten (natuur, landschap, recreatie, landbouw, cultuur en waterbeheer);
 - het verbeteren van de kwaliteit van het stedelijk gebied in de directe omgeving van de haltelocaties (aansluiten op de (beoogde) stedelijke structuren, het realiseren van intensieve ruimtelijke programma's, zoals centrumvorming en knooppuntontwikkeling)."

Geluid

- Conform de huidige wet- en regelgeving geldt voor de HSL (voorzover deze als een nieuwe spoorlijn moet worden gezien) een voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) en de eis dat de waarde van 70 dB(A) op de gevel van het dichtstbijzijnde geluidgevoelige object niet mag worden overschreden. Tevens zal voor de HSL, analoog aan de HSL-Zuid en de Betuweroute, geprobeerd worden zo min mogelijk hogere waarden hoger dan 65 dB(A) vast te stellen.
- De MZB is een nieuwe vervoersmodaliteit waarvoor nog geen geluidsnormen bestaan. Het Rijk, in casu de Staatssecretaris van VROM, zal zorg dragen voor de tijdige totstandkoming van de definitieve geluidnormen voor de MZB in het kader van de Wet Geluidhinder. Op basis van de thans beschikbare kennis uit TNO-onderzoek wordt gedacht aan een voorkeursgrenswaarde die tenminste 5 dB(A) lager is dan de voorkeursgrenswaarde voor conventionele treinen. Voor de waarde op de gevel van het dichtstbijzijnde geluidgevoelige object wordt overeenkomstig gedacht aan een norm die tenminste 5 dB(A) lager zal zijn dan bij conventionele treinen. Nader onderzoek is echter vereist voor het bepalen van de definitieve geluidnormen voor de MZB. Parallel aan het vaststellen van de definitieve voorkeursgrenswaarde voor de MZB zal ook de aan te houden binnenwaarde worden vastgesteld.
- Voor de HSL geldt dat, voorzover het de aanleg van een nieuwe verbinding betreft, de binnenwaarde van 37 dB(A) niet mag worden overschreden.
- Voor de EHS geldt op basis van het NMP4 dat door de aanleg en exploitatie van de Zuiderzeelijn het geluidbelast oppervlak niet mag toenemen t.o.v. het jaar 2000; de streefwaarde is 40 dB(A)

Verwijderd:

- Voor stiltegebieden mag de ~~daarvoor in de betreffende Provinciale milieuvordering opgenomen geluidbelasting streefwaarde van 40 dB(A)~~ niet worden overschreden.

Veiligheid

- Interne veiligheid: de interne veiligheid van het ZZL vervoerssysteem, inclusief de hierbij behorende bereikbaarheid voor hulpdiensten, dient minimaal gelijk te zijn aan het niveau van interne veiligheid zoals dit voor van de HSL-Zuid wordt gerealiseerd.
- Externe veiligheid: voor zover er sprake is van goederenvervoer mag de 10-6-contour voor het plaatsgebonden risico voor nieuwe tracégedeeltes niet buiten de spoorbaan vallen en de oriënterende waarden voor het groepsrisico mogen niet worden overschreden.

BIJLAGE 6 CONCEPT INSTELLINGSBESLUIT TIJDELIJKE PROJECTORGANISATIE

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

OVERWEGENDE,

- (1) dat het kabinet in 1998 in bestuurlijk overleg met het Samenwerkingsverband Noord-Nederland de toezegging heeft gedaan zich te zullen inspannen om een snelle verbinding, de Zuiderzeelijn, tussen de Randstad en het Noorden te doen realiseren, waarbij het streven erop is gericht om de uitvoering voor 2010 te beginnen;
- (2) dat het kabinet beoogt met het project Zuiderzeelijn de bereikbaarheid van het Noorden en de Randstad te verbeteren en zodoende de regionale economie in het Noorden te stimuleren, alsmede een bijdrage te leveren aan het verbeteren van het evenwicht in de sociaal-economische situatie en de ruimtelijke ontwikkelingen in Nederland;
- (3) dat het kabinet, nadat een tweetal verkenningen was uitgevoerd, op 21 december 2001 heeft besloten dat de bijdrage aan de hiervoor omschreven doelstelling het grootst is bij realisatie van de Zuiderzeelijn, met name in de vorm van een hogesnelheidslijn of een magneetweefbaan c.q. een magneetweefmetro, en heeft besloten een vervolgpcedure te starten waarin een zogenoemde geïntegreerde Tracé-/MER-/Aanbestedingsprocedure wordt gevolgd;
- (4) dat de regio ten behoeve van de ruimtelijke en economische ontwikkeling van het Noorden en Flevoland de snelle verbinding via Flevoland en Friesland noodzakelijk achten en bereid zijn samen met het Rijk het kabinetsbesluit uit te werken en vervolgens uit te voeren;
- (5) dat de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Regionale stuurgroep Zuiderzeelijn op 13 februari 2002 een intentieverklaring hebben getekend met het doel te komen tot (nadere) afspraken over die voorbedoelde samenwerking tussen partijen en deze vast te leggen in een samenwerkingsovereenkomst;

Verwijderd: (4) dat het kabinet voorts een bedrag van € 2,73 miljard (netto contante waarde 2010, prijspeil 2002) heeft gereserveerd, dit is een maximumbijdrage met een all-in karakter, dat wil zeggen inclusief alle kostencomponenten en reserveringen voor risico's gebonden aan de investering (onder meer voor inpassing, stations, e.d.);¶

(7) dat deze samenwerkingsovereenkomst op ... ~~2004~~ is getekend;

Verwijderd: 2002

(8) dat rijk en regio na het sluiten van de samenwerkingsovereenkomst een gezamenlijke Projectorganisatie Zuiderzeelijn zullen oprichten door het treffen van een gemeenschappelijke regeling;

Verwijderd: zo spoedig mogelijk

(9) dat totdat de gezamenlijke Projectorganisatie Zuiderzeelijn is opgericht de bij dit besluit in te stellen Tijdelijke Projectorganisatie Zuiderzeelijn belast is met de voorbereiding van het project Zuiderzeelijn;

(10) dat de Tijdelijke Projectorganisatie zal functioneren met in achtneming van de bepalingen van de samenwerkingsovereenkomst.

BESLUIT:

Artikel 1: Instelling

1.1 Ingesteld wordt de Tijdelijke Projectorganisatie Zuiderzeelijn.

1.2 De Tijdelijke Projectorganisatie Zuiderzeelijn maakt deel uit van het Directoraat-Generaal Personenvervoer.

Artikel 2: Taken

De Tijdelijke Projectorganisatie Zuiderzeelijn is belast met de voorbereiding van het project Zuiderzeelijn.

Artikel 3: Organisatie

De Tijdelijke Projectorganisatie Zuiderzeelijn bestaat uit:

- a. de Projectdirecteur;
- b. het deelproject Tender;
- c. het deelproject Programma van Eisen;
- d. het deelproject Communicatie;
- e. de projectstaf.

Verwijderd: <#>het
deelproject Tracé/MER;¶

Met opmaak:
opsommingstekens en
nummering

Artikel 4: Inwerkingtreding

- 4.1 Dit besluit treedt in werking de dag na publicatie in de Staatscourant.
- 4.2 Het besluit expireert zodra de partijen bij de samenwerkingsovereenkomst de gezamenlijke Projectorganisatie Zuiderzeelijn hebben opgericht door het treffen van de gemeenschappelijke regeling.

Artikel 5: Citeertitel

Dit besluit wordt aangehaald als: Instellingsbesluit Tijdelijke Projectorganisatie Zuiderzeelijn.

Dit besluit zal in de Staatscourant worden geplaatst en in afschrift worden gezonden aan de Algemene Rekenkamer, de Secretaris-Generaal, diens plaatsvervanger en de diensthoofden.

Den Haag, ... ~~2004~~

Verwijderd: 2002

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

BIJLAGE 7 LEIDRAAD COMMUNICATIE

Een belangrijk aandachtsgebied in het project Zuiderzeelijn is communicatie. De organisatie en het bestuur van het project gaan immers communiceren over een uniek en opvallend project naar een zeer brede projectomgeving. De Zuiderzeelijn is het eerste grote spoorproject waarin Rijk en Regio vanuit een gelijkwaardige positie samenwerken bij zowel planvorming als uitvoering. Een project met een evenzeer grote ruimtelijke component. Een project dat veel in de schijnwerpers zal staan de komende jaren.

Dat betekent dat extra aandacht moet uitgaan naar de kwaliteit en de intensiteit van de communicatie. Doelgericht maatwerk leveren naar de veelheid van doelgroepen rekening houdend met de specifieke eisen van de projectomgeving. Dat heeft consequenties voor zowel de presentatie als de inhoud van de communicatie en de communicatie werkwijze van de projectgroep.

Communicatiestrategie

Inmiddels is een (voorlopig) strategisch communicatieplan opgeleverd. Dit plan is gebaseerd op de uitgangspunten voor overheidscommunicatie zoals gesteld door de Commissie Wallage en levert algemene uitgangspunten en handgrepen op voor de communicatie voor de duur van het project. De strategie wordt verwerkt in het projectplan van de projectorganisatie.

Verwijderd:

Projectstijl

Het Project Zuiderzeelijn is een project van de gezamenlijke overheden. Het gaat over zowel spoor als over (inrichting van) ruimte. Dat dient zichtbaar en leidend te zijn in de stijl van het project op een manier waarin de betrokken partijen zich kunnen vinden. Er dient tevens ruimte te blijven voor een private partij om in de toekomst in te stappen zonder dat de herkenbaarheid van het project gevaar loopt. Deze projectstijl is door de betrokken partijen voorbereid.

Verwijderd: zal

Verwijderd: worden

Verwijderd: Besluitvorming vindt in het bestuur plaats.

Woordvoering

De complexiteit van het Project Zuiderzeelijn, het feit dat het project een zeer sterke ruimtelijke component heeft én het feit dat in het project Rijk en Regio op gelijkwaardige wijze samenwerken, rechtvaardigt een andere aanpak waarbij vanuit het project zelf de project woordvoering wordt gedaan. De woordvoering over beleid blijft uiteraard bij het ministerie. In onderling overleg zal een afbakening van deze terreinen worden voorbereid. Besluitvorming daarover vindt in het bestuur plaats.

Verwijderd: De woordvoering van de grote spoorprojecten ligt bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat tot de politieke besluitvorming definitief is afgerond. Ook daarna is dat het geval zij het dat naar aard van de vraagstelling een verdeling van taken plaats heeft. De eindverantwoordelijkheid blijft bij het ministerie.¶

Organisatie van de communicatie

De organisatie en uitvoering van de projectcommunicatie, ook naar de regionale partijen, vindt plaats vanuit de projectorganisatie (één loket).

Verwijderd: onder centrale aansturing

Scope van de MER op hoofdlijnen

Het MER op hoofdlijnen richt zich op de hoofdlijnen van de milieu-effecten van de mogelijke uitvoeringsmodaliteiten van de Zuiderzeelijn en de daarvoor redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven.

Het gaat daarbij om:

de magneetweefbaan;
een hogesnelheidslijn;
een intercityverbinding
alle via de as Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad-Emmeloord-Heerenveen-Drachten-Groningen;
aanpassingen aan de bestaande vervoersverbinding tussen Schiphol en Groningen/Leeuwarden via Zwolle (Hanzelijn-plus).

In het MER op hoofdlijnen wordt een beschrijving gegeven van (de milieu-effecten van):

de vervoersmodaliteiten;
de tracés van de nieuw aan te leggen infrastructuur;
de aanpassingen aan de bestaande infrastructuur;
de aansluitingen op de bestaande infrastructuur;
de mogelijke maatregelen op het gebied van inpassing, mitigatie en compensatie.

Bij de beschrijving van de tracés van de nieuw aan te leggen infrastructuur worden alle relevante tracévarianten in hoofdlijnen beschreven. Daarbij komt ook het IJmeertracé tussen Almere en Amsterdam aan de orde, hoewel in het kader van de Zuiderzeelijn geen budget is voor realisatie van dit tracé. Het IJmeertracé is alleen te realiseren indien aanvullend budget komt uit business cases (private partijen) dan wel via het Integraal Ontwikkelingsplan Almere in het kader van de algehele vervoersproblematiek van Almere.

Onderdeel B Beschrijving verkennend ontwerp

Inleiding

In het Kabinetsbesluit van 21 december 2001 is een bedrag van €2,73 mld (Fl. 6 mld) indicatief opgenomen voor de aanleg van de Zuiderzeelijn. Dit bedrag is mede gebaseerd op een verkennend ontwerp uit het jaar 2000 dat is gemaakt tijdens de verkenningen deel I. Het verkennend ontwerp betrof alle vier de ZZL-alternatieven (HSL, MZB, IC en HZL+). In dit document wordt enkel ingegaan op de delen uit het verkennend ontwerp die betrekking hebben op de hoge snelheidslijn (HSL) en de magneetweefbaan (MZB) variant voor de Zuiderzeelijn.

Het verkennend ontwerp is mede gebaseerd op een vervoerwaardestudie. Deze heeft inzicht gegeven in de omvang van de mogelijke vervoersstromen, de effecten die de lijn genereert en de opbrengst die met de exploitatie van de lijn gegenereerd kan worden.

In dit kader is gebleken dat er geen aanleiding is om rekening te houden met goederenvervoer. Het snelle vervoer via HSL of MZB kan voor hoogwaardige producten mogelijk interessant zijn.

Het verkennend ontwerp heeft de basis gevormd voor de beschrijving van de scope zoals in onderdeel A van deze bijlage. Het verkennend ontwerp wordt niet verplichtend opgelegd in de aanbesteding. De beschrijving van het verkennend ontwerp is ter informatie als opgenomen als onderdeel B van deze bijlage.

Deze beschrijving gaat in op een aantal specifieke kenmerken van het ontwerp. Deze hebben betrekking op:

haltering;
 bedienconcept;
 reistijden;
 kosten infrastructuur.

Haltering

Voor de haltering is aangenomen dat in de HSL-variant er een doorgaande verbinding is van de hoofdhalteplaatsen en dat er daarnaast treinen stoppen op tussenliggende stations. Op dezelfde wijze is bij de MZB-variant aangenomen dat er een doorgaande verbinding is (M-Snel) en dat er daarnaast treinen zijn die ook stoppen op tussenliggende stations (M-Metro). Bovendien is het effect van alleen metrotreinen onderzocht, oftewel van een hoogfrequente snelle verbinding.

	HSL		MZB	
	HSL	Sneltreinen	M-Snel	M-Metro
Schiphol	X	X	X	X
A'dam WTC	X	X	X	x
Almere	X	X	X	x
Lelystad	-	X	-	x
Emmeloord	-	X	-	x
Heerenveen	X	X	X	x
Drachten	-	X	-	x
Groningen	X	X	X	x