



Regionale Stuurgroep Zuiderzeelijn

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

Plaats en datum:
Groningen, 16 oktober 2006

Briefnummer:
2006/sg021

Onderwerp:
Zuiderzeelijn

Geacht College,

Zoals bekend heeft de stuurgroep op 18 september besloten de inzet op realisatie van de HST-3 voort te zetten. Dit besluit was gebaseerd op de Tussenrapportage van het rijk over de HST-3 en het Regiospecifiek Pakket, de resultaten van de aanvullende onderzoeken die de regio heeft laten verrichten en de huidige politieke situatie. De investeringskosten van de HST-3 kunnen worden teruggebracht tot € 3,8 miljard (incl.beheer en onderhoud). De uitkomst van de maatschappelijke kosten-baten-analyse HST3 is aanzienlijk beter dan van de eerder onderzochte varianten HST1 en 2. De reistijd Groningen- Schiphol wordt teruggebracht naar 84 minuten. Dankzij de vier extra HST-treinen per uur / richting met stops in de Noordvleugel wordt ook een forse aanzet geleverd aan de oplossing van de problematiek rond Almere. Het kabinet dient daarom volgens de stuurgroep een besluit te nemen tot uitvoering van een planstudie HST3, met actieve betrokkenheid van de markt en in samenhang met een studie naar de regionale OV-bereikbaarheid in de Noordvleugel van de Randstad.

De ZZL-bewindslieden hebben in het Bestuurlijk Overleg van 20 september erkend dat de effecten van de door de regio voorgestelde HST-3 substantieel beter scoort dan de varianten uit de Structuurvisie ZZL. De bewindslieden blijven evenwel bij hun eerdere conclusie dat nut en noodzaak van de Zuiderzeelijn niet is aangetoond. Zij geven de voorkeur aan de alternatieve oplossingsrichting van een Regiospecifiek Pakket.

In het Bestuurlijk Overleg heeft het dagelijks bestuur van de stuurgroep Zuiderzeelijn gesteld dat de regio het traject van de HST-3 niet afgerond acht. Het ziet nog volop mogelijkheden voor realisatie van de HST3. Daarbij is onder meer aandacht gevraagd voor de discutabele rol en betekenis van de MKBA, de mogelijkheden voor verdere verlaging van de investeringskosten en de gewenste actieve inbreng van marktpartijen. Kenbaar is gemaakt dat de stuurgroep, vooruitlopend op de definitieve besluitvorming over nut en noodzaak van de HST3, verdere invulling van een Regiospecifiek Pakket niet opportuun vindt.

Bijkomend aspect is dat de (financiële) voorstellen van het rijk voor dit alternatief volstrekt onvoldoende zijn. In het Beleidsvoornemen Structuurvisie Zuiderzeelijn van 13 april 2006 heeft het kabinet vastgelegd, dat het eventuele Regiospecifiek Pakket additioneel moet zijn ten opzichte van lopende rijksprojecten en programma's. In de visie van de stuurgroep dient realisatie van een

belangrijk deel van de op hun effecten beoordeelde ruimtelijk - economische en regionale bereikbaarheidsprojecten te worden gerekend tot het reguliere rijksbeleid tot aan de investeringshorizon 2020 (o.a. FES en MIT). Het rijk stelt dat in deze planperiode voor Noord-Nederland geen extra reguliere middelen zijn gereserveerd. Realisatie van bedoelde (voorbeeld)projecten dient derhalve in de opvatting van het rijk ten laste te komen van het nader te bepalen "compensatiebudget" Zuiderzeelijn.

Op 22 september 2006 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat een brief gestuurd aan de Tweede Kamer over de tussenbevindingen over de Structuurvisie Zuiderzeelijn deel II. In de brief concludeert de minister *"dat het op dit moment niet lukt om op basis van de onderzoeksresultaten tot gezamenlijke conclusies van rijk en regio te komen. Het kabinet acht het dan ook niet opportuun om over de Structuurvisie deel II een besluit te nemen. Dit wordt overgelaten aan een volgend kabinet"*.

Tijdens het Bestuurlijk Overleg op 5 oktober hebben rijk en regio nog met elkaar van gedachten gewisseld over de afronding van de Structuurvisiefase Zuiderzeelijn. Het overleg heeft niet tot nieuwe inzichten geleid. Gezamenlijk is vastgesteld dat met deze aanvulling op de Structuurvisie alle relevante aspecten zijn onderzocht en er geen aanleiding is voor nieuw onderzoek op het niveau van de Structuurvisie. Het is duidelijk dat regio en rijk de uitkomsten en resultaten verschillend beoordelen en daaraan een andere waarde toekennen.

Afgesproken is dat beide partijen op 13 oktober hun bevindingen over de resultaten van de aanvullende onderzoeken afzonderlijk zullen publiceren. Het kabinet zal daartoe de Aanvulling op de Structuurvisie Zuiderzeelijn vaststellen en toezenden aan de Tweede Kamer. De definitieve besluitvorming over nut en noodzaak van de Zuiderzeelijn en vaststelling van de kaders voor het vervolgproces wordt overgelaten aan het nieuwe kabinet.

De Stuurgroep handhaaft haar inzet op de HST-3. Richting Tweede Kamer en het aankomend kabinet wil zij haar opvatting over de haalbaarheid van de HST-3 kenbaar maken en het voorstel doen voor de uitvoering van een planstudie. In de planstudie zullen vermindering van risico's, mogelijkheden voor aanvullende kostenbesparingen, betrokkenheid van de markten en de samenhang met de OV- studie voor de Noordvleugel worden uitgewerkt. Wij zullen u informatie voor de Tweede Kamer, waaronder de rapportage van aanvullende onderzoeken, zo spoedig mogelijk doen toekomen.

De bijlage bij deze brief geeft een nadere toelichting op de ontwikkelingen in de afgelopen maanden, de resultaten van de uitwerkingen van de HST-3 en het Regiospecifiek Pakket.

Gelet op de actualiteit verzoekt de stuurgroep u deze brief en de aanstaande Tweede Kamerdocumenten zo spoedig mogelijk ter kennisname te brengen van uw raad, c.q. staten.

Hoogachtend,



J.G.M. Alders,
Voorzitter regionale Stuurgroep Zuiderzeelijn

TOELICHTING: ONTWIKKELINGEN, UITWERKINGEN EN OVERLEG RIJK-REGIO

I. Ontwikkelingen

Structuurvisie ZZL

In het ontwerp van de Structuurvisie Zuiderzeelijn (april 2006) heeft het kabinet zijn voornemen bekend gemaakt om de Zuiderzeelijn niet aan te leggen. In plaats daarvan wil het met de regio afspraken maken over investeringen in een regiospecifiek maatregelenpakket. Dit pakket zou moeten bestaan uit maatregelen ter versterking van de ruimtelijk-economische structuur en projecten ter verbetering van de regionale bereikbaarheid. De Stuurgroep heeft in haar reactie op de ontwerp-Structuurvisie ZZL het standpunt ingenomen, dat zij prioriteit blijft geven aan de realisatie van een hogesnelheidstrein (HST) in de vorm van een door de regio aangedragen variant HST-3.

Manifestatie "Hier trekken we de lijn"

De manifestatie "Hier trekken we de lijn" op 23 mei 2006 maakte duidelijk dat het voornemen om de Zuiderzeelijn te schrappen niet goed viel in het Noorden. Massaal trokken vertegenwoordigers van bedrijfsleven, overheden, maatschappelijke organisatie, studenten en burgers naar Den Haag om tot uitdrukking te brengen dat de Zuiderzeelijn van grote betekenis is. Niet alleen voor het Noorden, maar ook voor de Noordvleugel van de Randstad en de aansluiting van Nederland op het Europese HSL-netwerk. Het kabinet dient zijn toezegging van de snelle Zuiderzeelijn na te komen. Tijdens de manifestatie hebben de fractievoorzitters en woordvoerders van de Kamerfracties zich uitgesproken voor een snelle verbinding met het Noorden en dat de besluitvorming over de Zuiderzeelijn een eerlijke afweging verdient.

Hoofdlijnendebat Tweede Kamer

Voor het hoofdlijnendebat van de Tweede Kamer over de Ontwerpstructuurvisie Zuiderzeelijn op 1 juni 2006 heeft de Stuurgroep een voorstel gedaan om te komen tot een planstudie voor de HST-3, in samenhang met de voorgenomen OV-studie in de Noordvleugel. In het Kamerdebat is de motie Van Hijum aangenomen. Daarin wordt gepleit op basis van een nadere uitwerking in samenwerking tussen rijk en regio te komen tot een vergelijking van de HST-3 en het Regiospecifiek Pakket. Daarnaast heeft de Kamer het Onderzoeks- en Verificatiebureau van de Tweede Kamer verzocht te bezien welke rol de KBA vervult bij de politieke afweging en of verbeteringen van de systematiek mogelijk zijn.

Uitwerkingen

Op basis van de motie Van Hijum heeft de projectorganisatie een uitwerking gemaakt van de HST-3 en het Regiospecifiek Pakket. De regio heeft aan de uitwerkingen een constructieve bijdrage geleverd.

II. Uitwerkingen

2.1 De HST-3

Aangeleverde scope HST-3

Op verzoek van de projectorganisatie Zuiderzeelijn heeft de Stuurgroep de scope van de HST-3 nader gespecificeerd. De specificatie was nodig voor het samenstellen van een MKBA, Business Case, Strategische Milieubeoordeling en Risico-analyse. De volgende uitgangspunten zijn geformuleerd.

Uitgangspunten voor de HST-3:

- Maximale bundeling van het tracé van de HST-3 met de A6/A7.
- Voor de te onderscheiden baanvakken wordt uitgegaan van de volgende ontwerpsnelheden:
 - o Almere - Lelystad: bestaand snelheidsprofiel (i.p.v. 200 km/u)
 - o Lelystad - Groningen: integraal 250 km/uur;
 - o Heerenveen - Leeuwarden: bestaand snelheidsprofiel;
 - o Groningen - Assen: bestaand snelheidsprofiel.
- Lijnvoering:
 - o 2 x per uur sneltrein van/naar Schiphol - Rotterdam (i.p.v. 4 sneltreinen naar Schiphol)
 - o 2 x per uur stoptrein van/naar Amsterdam CS
 - o maximale reistijd Schiphol-Groningen van 90 minuten
- Onderscheid hoofdstations en tussenstations:
 - o hoofdstations worden bediend door alle sneltreinen en stoptreinen (halteplaatsen: Assen, Groningen-Europapark, Groningen CS, Leeuwarden CS, Heerenveen, Lelystad, Almere CS, Duivendrecht, Amsterdam WTC en Schiphol);
 - o tussenstations worden bediend door de stoptreinen (halteplaatsen: Drachten, Leeuwarden-Werpsterhoek, Emmeloord, Almere-Buiten).
- Treinmaterieel
Bij de sneltreinen uitgaan van doorkoppeling van de HSL-Zuid. Het materieel moet in alle gevallen in beginsel internationaal inzetbaar zijn.
- Aansluiting Leeuwarden
Leeuwarden dient een directe aansluiting te krijgen via een zgn. "boog" bij Heerenveen-Noord. Daarnaast dient nabij Heerenveen een directe uitwisseling van passagiers op de lijnen Groningen - Amsterdam / Schiphol en Leeuwarden - Zwolle mogelijk te zijn.
- Samenhang Noordvleugel
De realisatie van de HST-3 dient in nauwe samenhang met een regionaal OV-systeem in de Noordvleugel van de Randstad te worden vormgegeven om de gewenste synergie te bereiken.

Toelichting gemaakte keuzen

- De keuze voor een baanvak met ontwerpsnelheid van 250 km/uur biedt de mogelijkheid het tracé te benutten als onderdeel van een internationale verbinding, in eerste instantie in aansluiting op de HSL-zuid, later mogelijk als doorgetrokken verbinding naar Oldenburg-Bremen-Hamburg e.v. De keuze voor deze ontwerpsnelheid maakt de verbinding "toekomstvast".
- Een verhoging van de ontwerpsnelheid van het traject Schiphol-Lelystad van 140 naar 200 km/u levert in verhouding tot de te maken kosten van € 120 mln. maar beperkte reistijdwinst op.
- Met de keuzen voor een bedieningsconcept van 2 snel- en 2 stoptreinen per uur van/naar respectievelijk Schiphol/Rotterdam en Amsterdam CS kan met handhaving van de functionaliteit van een snelle verbinding en tegen lagere kosten een breder aanbod aan bestemmingen worden bereikt.
- De inpassing van de ZZL in het treinverkeer binnen de Noordvleugel vraagt om het inbouwen van enkele vertragingsmomenten tussen de hoofdstations. Door het toevoegen van de stations Lelystad, Amsterdam-Duivendrecht en Amsterdam-WTC als hoofdstation is hiervoor een oplossing gevonden en wordt tegelijkertijd een forse bijdrage geleverd aan verbetering van de bereikbaarheid van de Noordvleugel per spoor.

Rapportage kosten en effecten

Op basis van deze scope zijn berekeningen gemaakt van de ruimtelijke, economische, vervoerskundige en milieukundige effecten en is een nieuwe Business Case (BC), maatschappelijke kosten-baten-analyse (MKBA) en Risico-analyse samengesteld. De informatie over de effecten is samengevat in de Aanvulling op de Structuurvisie Zuiderzeelijn.

De reistijd van de HST-3 Schiphol / Groningen bedraagt 84 minuten. Ruim een uur reistijdwinst ten opzichte van de huidige situatie.

Uit de rapportage blijkt dat de HST-3 een flinke besparing oplevert in de investeringskosten. Kwamen de eerder onderzochte hogesnelheidsvarianten op een investering van € 5,1 miljard, voor de HST-3 valt dit bedrag zo'n € 1 miljard lager uit. Een belangrijke oorzaak van verlaging van kosten is dat er meer kennis over de bodemgesteldheid bekend is waardoor over een grote afstand een goedkopere fundering kan worden toegepast.

De Stuurgroep stelt dat verdere verlaging van de investeringskosten tot ca. € 3,8 (incl. 0,6 miljard beheer en onderhoud) tot de reële mogelijkheden behoort en concludeert dat de HST-3 haalbaar is.

Bepaalde kostenposten dienen te worden toegerekend aan de referentiesituatie 2020 Noordvleugel, omdat die maatregelen- ook zonder ZZL- noodzakelijk zijn om het openbaar vervoer in de Noordvleugel van de Randstad te verbeteren.

Het gaat dan zowel om de realisatie van viersporigheid tussen Almere en Amsterdam (kosten € 340 miljoen, reeds verwerkt) als de benodigde aanpassingen op en rond station WTC (€270 miljoen). De feitelijke investeringskosten voor de HST3 komen dan op zo'n € 3,3 miljard uit. Als de beheers en onderhoudskosten worden meegenomen komen de totale kosten voor de HST-3 op zo'n € 3,8 miljard. Met inzet van de gereserveerde bijdragen van rijk en regio van € 3,85 miljard is het project financieel haalbaar.

Uitkomst MKBA

De Stuurgroep constateert dat de KBA voor de HST-3 is opgesteld volgens dezelfde systematiek als bij de HST 1 en 2. Op deze systematiek heeft de regio forse kritiek vanwege discutabele aannames en de toegepaste landelijke modellen. Bij andere aannames over bijvoorbeeld verdringing op de arbeidsmarkt en effecten op de regionale ontwikkeling wordt de uitkomst substantieel anders.

De KBA rekent met dezelfde discontovoeten als in de Structuurvisie (april 2006) is toegepast. Hierdoor wordt niet zichtbaar wat de uitkomst is als gevarieerd wordt met de discontovoet, zoals door minister Zalm in het Kamerdebat van 1 juni is toegezegd.

Een ander kritiekpunt is dat de financiële inbreng van de markt nog steeds op 0 is gehouden. Dit gaat voorbij aan de oorspronkelijke benadering, waarbij de markt de verbinding mede-risicodragend realiseert met een vooraf vastgelegde maximale overheidbijdrage.

Conclusies Stuurgroep

Een opmerkelijke besparing van de investeringskosten is mogelijk met behoud van de functionaliteit van de verbinding.

Door toerekening van bepaalde kostenposten aan de referentiesituatie 2020 Noordvleugel is de investering in de ZZL terug te brengen tot €3,8 miljard (incl. € 0,6 miljard. beheer en onderhoud). Met toepassing van aanvullende optimaliseringsmogelijkheden en participatie van de markt wordt een sluitende Business Case mogelijk.

De kosten-baten-analyse en Business Case geven een aanmerkelijke verbetering te zien. Variatie in belangrijke aannames (zoals regionale effecten en lagere discontovoet) leiden tot nog gunstiger uitkomsten.

De HST-3 is haalbaar. Bepleit wordt een verdere uitwerking in een planstudie, met actieve betrokkenheid van marktpartijen.

2.2. Uitwerking Regiospecifiek Maatregelenpakket

Motie van Hijum

In de motie is vastgelegd dat de HST-3 dient te worden afgewogen tegen een Regiospecifiek Pakket. Dit pakket dient volgens het beleidsvoornemen van het kabinet te bestaan uit maatregelen ter versterking van de ruimtelijk-economische structuur en projecten ter verbetering van regionale bereikbaarheid.

Ruimtelijke-economische maatregelen

De eerder door bureau Buck voor de Structuurvisie ZZL opgestelde programmaliijnen, zijn verder uitgewerkt. Als basis heeft gegolden een in overleg met de regio opgestelde groslijst van 43 "uitgeharde" transitieprojecten. Deze projecten zijn door Ecorys Nederland B.V. in een zogenoemde plausibiliteitstoets (dus geen KBA) beoordeeld op vier criteria, te weten:

- a. Legitimiteit (is het legitiem dat de overheid het project subsidieert?) en subsidiariteit rijksrol (is het legitiem dat de rijksoverheid geld in dit project stopt?)
- b. Effectiviteit (draagt het project bij aan het bereiken van het doel?)
- c. Efficiëntie (wegen de kosten van het project op tegen de baten?)
- d. Risico's (wat zijn de factoren die er toe kunnen leiden dat het project niet of niet volledig wordt uitgevoerd of niet de baten oplevert?)

Op grond van de uitkomsten heeft het rijk 18 voorbeeldprojecten geselecteerd. Deze projecten tellen op tot een gevraagde rijksbijdrage van ca. € 1,1 miljard. De werkgelegenheidseffecten kunnen op basis van de 18 voorbeeldprojecten niet zonder meer worden berekend. Enerzijds niet omdat ze in deze fase niet voor alle projecten eenduidig konden worden uitgekristalliseerd en anderzijds niet omdat het "slechts" voorbeeldprojecten zijn, die nog niets zeggen over de uiteindelijk te realiseren projecten binnen de afzonderlijke programmalijnen. De rapportage van het rijk noemt indicatief een werkgelegenheidstoename "van enkele duizenden arbeidsplaatsen".

De Stuurgroep acht als werkwijze ontoereikend om via een beoordeling van voorbeeldprojecten te bezien of een regionaal ruimtelijke-economisch maatregelenpakket effectief is. De uitwerking en realisatie van een Regiospecifiek Pakket betreft een planperiode tot 2020. Bij een dergelijke lange termijn aanpak hoort een kaderprogramma met een integrale visie, doelstellingen, inschatting van effecten, criteria, maatregelen en projecten en procedures. Het kaderprogramma moet het "cement" vormen tussen de afzonderlijke programmalijnen en projecten. Het bureau B&A heeft op initiatief van de Stuurgroep een ontwerpkaderprogramma "Kennismaken in Noord Nederland" opgesteld. Over het rapport is met de betrokken departementen van gedachten gewisseld. Het heeft (nog) niet tot overeenstemming geleid. Wel zijn de hoofdlijnen verwerkt in een koepelnotitie als onderdeel van de Structuurvisie.

Regionale Bereikbaarheidsmaatregelen

De Stuurgroep vindt dat binnen een eventueel Regiospecifiek Pakket het zwaartepunt dient te liggen op de regionale bereikbaarheid. De nadere uitwerking van dit deelpakket is gebaseerd op de eerder ingediende groslijst van projecten in het kader van de variant Hanzelijn plus-plus. Het betreft de volgende projecten:

- A7: Zuidelijke Ringweg Groningen, 2^e fase;
- A7: lange termijn oplossing knooppunt Joure, in samenhang met klaverblad Heerenveen;
- Bereikbaarheid Leeuwarden;
- N50: verbetering traject Ramspol-Ens;
- Realisatie spoorlijn Heerenveen-Drachten-Groningen;
- Verdubbeling spoorlijn Leeuwarden-Groningen;
- Partiële verdubbeling spoorlijn Emmen-Zwolle;
- Kolibri.

Deze projecten vergen volgens opgave van de regio een investering van indicatief € 2,2 miljard.

Uit het onderzoek van het rijk komt naar voren dat de projecten Zuidelijke Ringweg Groningen en Bereikbaarheid Leeuwarden positief uit de MKBA komen. De projecten N50 Ramspol-Ens en Knooppunt Joure-Heerenveen scoren negatief in de KBA. De vier genoemde OV-projecten zijn reeds in het kader van de Structuurvisie ZZL beoordeeld en scoorden qua MKBA negatief. Gezocht is naar mogelijkheden om de score op de MKBA te verbeteren door een aangepast pakket OV-maatregelen samen te stellen. Resultaat is een zgn. pakket OV-light, dat nauw aansluit bij de 3 recent afgeronde regionale netwerkanalyses. Ook het pakket OV-light leidt tot een negatieve MKBA-score.

De fundamentele kritiek die de Stuurgroep heeft op de toepassing van de MKBA voor de HST-3 is overigens ook van toepassing op de MKBA van het pakket Regionale Bereikbaarheid. De stuurgroep ziet de ingediende bereikbaarheidsmaatregelen als een totaalpakket, waarbij de projecten elkaar in het oplossend vermogen versterken. In de MKBA zijn de projecten afzonderlijk beoordeeld. Bovendien is alleen beoordeeld op de vervoerskundige betekenis. De bijdrage aan gebiedsontwikkeling blijft buiten beeld. De synergie die bereikt kan worden door de projecten in onderlinge samenhang te realiseren komt daardoor niet tot uitdrukking. Ook de betekenis van het totaalpakket voor het onderling functioneren van de regionale stedelijke netwerken komt niet tot z'n recht. De door het rijk gehanteerde methodiek voor berekening van de vervoerskundige effecten (LMS: landelijk model systeem) is ongeschikt is om regionale effecten van regionale bereikbaarheidsmaatregelen betrouwbaar door te rekenen.

Conclusies Stuurgroep

De gehanteerde werkwijze om te komen tot een beoordeling van de ruimtelijk-economische effecten van het regiospecifieke maatregelenpakket wordt op belangrijke onderdelen niet onderschreven. Investerings in een HST-3 en een Regiospecifiek Pakket zijn ongelijksoortig, hebben verschillende effecten en zijn onderling niet vergelijkbaar.

III. Uitkomst Bestuurlijk overleg rijk-regio

Tijdens overleggen van 20 september en 5 oktober met de ZZL-bewindslieden heeft de Stuurgroep uitgesproken, dat aanleg van de HST-3 een belangrijke conditie vormt voor een verdere versterking van de noordelijke ruimtelijk-economische structuur. Op basis van de aanvullende onderzoeken komt de Stuurgroep tot de conclusie dat de HST-3 noodzakelijk en haalbaar is. De Stuurgroep heeft het kabinet voorgesteld een planstudie voor de HST-3 te starten, met actieve betrokkenheid van de marktpartijen en in samenhang met de OV-studie voor de Noordvleugel.

Het kabinet geeft de voorkeur aan het Regiospecifiek Pakket. De inzet van het kabinet op dit alternatief is volgens de Stuurgroep veel te mager. Een aantal projecten uit dat pakket komt in aanmerkingen voor financiering via regulier beleid, o.a. MIT en FES. Een reële beoordeling van het Regiospecifiek Pakket is pas mogelijk als duidelijk is welke middelen uit MIT en FES tot aan 2020 beschikbaar komen voor het Noorden. De Stuurgroep heeft ernstig bezwaar aangetekend tegen het eventueel onderbrengen van reguliere projecten bij de additionele ZZL-middelen (zogenaamde "sigaren uit eigen doos").

Het kabinet heeft uiteindelijk geconcludeerd dat het op dit moment niet lukt om op basis van de onderzoeksresultaten met de regio tot gezamenlijke conclusies te komen. Het kabinet acht het daarom niet opportuun om nu een besluit over de Aanvulling op de Structuurvisie Zuiderzeelijn te nemen en laat dit over aan een volgend kabinet. De gereserveerde middelen voor de Zuiderzeelijn blijven gehandhaafd.

IV. Vervolg

De Stuurgroep handhaaft haar inzet op de HST-3¹. Richting Tweede Kamer en het nieuwe kabinet wil zij haar opvatting kenbaar maken over de haalbaarheid van de HST-3 en het voorstel doen voor de uitvoering van een planstudie. In de planstudie zullen vermindering van risico's, mogelijkheden voor aanvullende kostenbesparingen, betrokkenheid van de markten en de samenhang met de OV- studie voor de Noordvleugel worden uitgewerkt.

¹ Op basis van de brief van 26 april 2006 heeft de Stuurgroep de ruimte gekregen om de HST-3 verder uit te werken en hebben de verschillende colleges - met uitzondering van Almere - uitgesproken dat de middelen die waren gereserveerd voor de magneetzweefbaan daarvoor kunnen worden ingezet. De HST-3 voldoet aan de gestelde uitgangspunten. De uiteindelijke besluitvorming in de Raden en Staten daarover zal plaatsvinden nadat de resultaten van de planstudie beschikbaar zijn.