

Vergaderjaar 2003–2004

**27 658**

**Zuiderzeelijn**

**Nr. 10**

## **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 8 juni 2004

In februari 2004 heb ik u geïnformeerd over de stand van zaken rond een aantal grote infrastructurele projecten (29 200-A, nr. 23). Over de Zuiderzeelijn was de besluitvorming in het kabinet toen nog niet afgerond. Als onderdeel van de besluitvorming over de Nota Ruimte heeft het kabinet in april 2004 besloten een volgende stap te zetten in het project Zuiderzeelijn.

Met deze brief, mede naar aanleiding van de door u gestelde vragen per brief van 3 juni 2004 (04/37/VW), informeer ik u over het project Zuiderzeelijn, waarbij ik in ga op de volgende punten:

- A. Toelichting kabinetsbesluit van april 2004
- B. Planning vervolgproces
- C. Leerervaringen eerdere grote projecten

Woensdag 16 juni 2004 spreken wij elkaar over de Zuiderzeelijn. Een belangrijk aandachtspunt daarbij is mijns inziens dat de conclusies, die de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten (TCI) van uw Kamer over megaprojecten later dit jaar zal trekken, door u en het kabinet nog meegenomen kunnen worden in de afwegingen ten aanzien van de Zuiderzeelijn. Dit is zonder meer het geval.

De daadwerkelijke start van de prijsvraag is voorzien in maart 2005. De stappen die het kabinet tot die tijd zet, zijn vooral gericht op het organiseren van de publiek-publieke basis. Deze basis is in mijn ogen fundamenteel en moet hoe dan ook voorafgaand aan de prijsvraag worden gelegd. In de totstandkoming van de publiek-publieke basis heeft uw Kamer vanzelfsprekend een rol. Ook de resultaten van de TCI (het toetsingskader) zullen in de verdere uitwerking van de aanpak worden betrokken.

Hieronder ga ik in op het verdere proces, waarbij ik u ook informeer over de specifieke momenten waarop uw Kamer wordt betrokken bij de daadwerkelijke besluitvorming.

## **A. Toelichting kabinetsbesluit april 2004**

Het kabinetsbesluit over de Zuiderzeelijn van april 2004 vormt enerzijds een herbevestiging van het kabinetsbesluit dat in december 2001 over dit project is genomen en plaatst het project anderzijds in de context van de Nota Ruimte. Een kort historisch overzicht van het project is opgenomen als *bijlage 1*.

### *Overwegingen bij kabinetsbesluit*

Voor het zetten van een volgende stap in het project Zuiderzeelijn heeft het kabinet twee overwegingen. De eerste overweging betreft de bijdrage van de Zuiderzeelijn aan de bereikbaarheid en ruimtelijk-economische ontwikkeling van Noord-Nederland. Deze overweging lag ook ten grondslag aan het kabinetsbesluit over de Zuiderzeelijn aan het eind van de verkenningfase in 2001.

De tweede overweging komt voort uit de keuze in de Nota Ruimte. Een snelle OV-verbinding kan een structurerend element zijn in de verdere ruimtelijke ontwikkeling van de as Schiphol – Amsterdam – Almere en de verbinding van Flevoland met het Noorden verbeteren. Daarbij kan Almere, door het te ontsluiten met een openbaar vervoerssysteem van een hoog kwaliteitsniveau, een meer gelijkwaardige positie ten opzichte van de andere steden binnen de Randstad krijgen.

In *bijlage 2* wordt uitgebreider ingegaan op de projectdoelstelling. Een indicatie van een tracering van de Zuiderzeelijn is opgenomen als *bijlage 3*.

### *Samenwerking met regionale overheden*

In 2002 is een Bestuurlijke Samenwerkingsovereenkomst voorbereid met partijen in het Samenwerkingsverband Noord-Nederland plus (SNN+). Dit zijn de provincies Groningen, Friesland, Drenthe en Flevoland en de zeven haltegemeenten binnen deze provincies. Met deze overeenkomst wordt vastgelegd dat het rijk en de regionale overheden in samenwerking het project Zuiderzeelijn zullen ontwikkelen. In 2002 hebben alle betrokken regionale en lokale overheden reeds ingestemd met de concept-Samenwerkingsovereenkomst (zie ook *bijlage 1*). Aan rijkszijde heeft nog geen besluitvorming plaatsgevonden.

De Samenwerkingsovereenkomst is nog niet definitief vastgesteld. De planning is om de overeenkomst – na besluitvorming door de lokale en regionale overheden en het kabinet – in juli van dit jaar te sluiten. Daarmee wordt dan ook de financiële bijdrage van het SNN+ aan het project Zuiderzeelijn vastgelegd. Ik zal uw Kamer nader informeren over de Samenwerkingsovereenkomst tussen rijk en regio na besluitvorming over de overeenkomst.

Gezien het belang dat de Zuiderzeelijn kan hebben voor de bereikbaarheid in de Noordvleugel van de Randstad, worden ook Noord-Hollandse overheden actief bij het project betrokken. Het betreft de provincie Noord-Holland, de gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer en het Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA).

Met de Noord-Hollandse overheden wil ik uiterlijk dit najaar tot bestuurlijke afspraken komen, die een vergelijkbare strekking hebben als de afspraken met het SNN+.

### *Tracé/MER-Aanbestedingsprocedure*

Het project Zuiderzeelijn wordt voortgezet volgens de opzet van de Tracé/MER-Aanbestedingsprocedure, conform het kabinetsbesluit van 21 december 2001. Dit houdt onder meer in dat:

- een hogesnelheidslijn (HSL) en een magneetweefbaan (MZB) de voorkeursalternatieven zijn, omdat deze alternatieven de grootste bijdrage leveren aan de projectdoelstellingen (zie kabinetsbesluit 21 december 2001);
- het rijk maximaal en taakstellend Euro 2,73 miljard (netto contante waarde 2010, prijspeil 2002) beschikbaar heeft voor deze voorkeursalternatieven. Daarnaast wordt uitgegaan van een substantiële regionale bijdrage;
- het project in publiek-private Samenwerking (PPS) wordt ontwikkeld: de aanbesteding zal niet ná, maar parallel aan de gebruikelijke Tracé-wetprocedure (Trajectnota/MER en Tracébesluit) plaatsvinden, met als doel om vroegtijdig de private haalbaarheid van de voorkeursalternatieven HSL en MZB vast te stellen en marktpartijen in belangrijke mate de verantwoordelijkheid te geven voor de ontwikkeling van HSL en MZB;
- in de geïntegreerde procedure een aantal harde Go/No Go beslismomenten is opgenomen, waarop expliciet wordt getoetst of het project zich nog binnen de vastgestelde (financiële, functionele en ruimtelijke) kaders bevindt;
- een Intercity via het Zuiderzeelijntracé en opwaardering van verbinding tussen de Randstad en het Noorden via de aan te leggen Hanzelijn (Hanzelijn-plus) terugvalopties vormen indien een HSL en MZB niet haalbaar blijken.

Een nadere toelichting op de procedure die voor de Zuiderzeelijn wordt gevolgd is opgenomen als *bijlage 4*.

Een indicatie van het tracé van de terugvaloptie Hanzelijn-plus is opgenomen als *bijlage 5*. De terugvaloptie in de vorm van een intercity-verbinding gaat uit van het Zuiderzeelijntracé (bijlage 3).

#### *Prijsvraag om private haalbaarheid te toetsen*

De eerste fase van de aanbesteding zal eind 2004 starten en heeft de vorm van een prijsvraag. Het primaire doel van deze prijsvraag is om de (private) haalbaarheid van een HSL en MZB te toetsen binnen de maximaal beschikbare overheidsbijdrage en een functioneel programma van eisen. In de prijsvraag moet de markt gecommiteerd aantonen of het project binnen de financiële, functionele en ruimtelijke kaders haalbaar is. In de verkenningsfase zijn door de projectorganisatie Zuiderzeelijn van het ministerie van V&W studies uitgevoerd naar de verwachte kosten en mogelijke opbrengsten. Een samenvatting hiervan is in *bijlage 6* weergegeven. Deze studies betreffen met nadruk overheidsstudies en geen studies door marktpartijen. Die worden in de prijsvraag uitgevraagd.

De prijsvraag wordt gemarkeerd door een zwaar Go/No Go besluit. Het uitvoeren van de prijsvraag betekent allermindst dat een onomkeerbaar proces wordt ingezet met de snelste alternatieven. Het betreft de toets van de markt of de snelste alternatieven haalbaar zijn. In het kader van de aanbestedingsprocedure zullen alle Go/No Go-momenten een formele status krijgen waarmee marktpartijen rekening dienen te houden. Dit betekent dat zelfs indien marktpartijen in de prijsvraag binnen de gestelde kaders voorstellen doen, een bredere afweging van alle betrokken overheden ertoe kan leiden dat de aanbestedingsprocedure op rechtmatige gronden kan worden beëindigd. Wel moet in de aanbestedingsdocumenten op voorhand en op transparante wijze worden aangegeven welke overwegingen (zoals bijvoorbeeld de woningbouwopgave van Almere) tot een No Go kunnen leiden.

Het functioneel programma van eisen wordt na het sluiten van de Samenwerkingsovereenkomst opgesteld door rijk en regionale over-

heden. Hierin leggen de overheden hun ambitieniveau met en eisen aan de Zuiderzeelijn vast. Dit heeft onder meer betrekking op het vervoersconcept en de tracering, inpassing en vormgeving van de verbinding. Ik zal uw Kamer betrekken bij het functioneel programma van eisen gedurende de vaststellingsprocedure hiervan. Ik vind het van belang dat uw Kamer het programma van eisen mede onderschrijft, gelet op de leervoorvarenngen met eerdere grote projecten.

In de prijsvraag wordt van marktpartijen een gecommiteerde bieding gevraagd voor ontwerp, realisatie, financiering en onderhoud van de infrastructuur én de vervoerexploitatie voor een periode van circa 25 jaar. Door uit te gaan van een integrale concessie krijgen marktpartijen enerzijds ruimte voor optimalisatie van het project (opbrengsten en kosten) en wordt anderzijds voorkomen dat risico's ontstaan voor de overheid door interfaces tussen meerdere contracten. Deze concessie zal niet voorafgaand aan het «point of no return» (na Tracébesluit, planning 2008) worden gegund.

Een nadere toelichting op de uitgangspunten die ik hanteer voor risico-beheersing bij het project Zuiderzeelijn is opgenomen als *bijlage 7*.

#### *IJmeervariant van de Zuiderzeelijn*

De prijsvraag heeft betrekking op de gehele verbinding Schiphol-Groningen. Met het oog op de bereikbaarheid in de corridor Haarlemmermeer-Almere wordt hierbij een IJmeervariant opgenomen. Een eventuele tracering via het IJmeer biedt de mogelijkheid om extra locaties te ontsluiten in de Noordvleugel van de Randstad (onder andere IJburg en een toekomstig Almere Pampus).

De maximale rijksbijdrage en de binnenkort vast te stellen regionale bijdrage zijn gebaseerd op de gehele verbinding Schiphol-Almere, met een route tussen Amsterdam en Almere via de Hollandse Brug. Dit vormt dan ook de basisvariant voor de prijsvraag.

In de prijsvraag zal aan marktpartijen worden gevraagd om behalve voor de basisvariant ook een bieding te doen voor de Zuiderzeelijn met een IJmeervariant. Dit levert belangrijke informatie op over de opbrengsten en kosten van deze variant. Voor de IJmeervariant geldt ook de eerder genoemde maximale rijksbijdrage.

Een indicatie van mogelijke tracés voor de IJmeervariant is opgenomen als *bijlage 8*.

Go/no go op basis van resultaten prijsvraag.

Marktpartijen zullen zich eerst moeten kwalificeren voor deelname aan de prijsvraag. In de prijsvraag zullen zij plannen/biedingen moeten indienen. Hiervoor krijgen zij 5 maanden de tijd. De plannen/biedingen zullen worden getoetst aan de in de Samenwerkingsovereenkomst en programma van eisen vastgestelde (financiële, functionele en ruimtelijke) kaders en – indien toepasselijk – worden beoordeeld aan de hand van een vastgesteld beoordelingskader.

Op basis van de resultaten van de prijsvraag zullen alle overheden, die financieel bijdragen aan het project, al dan niet instemmen met het voortzetten van de procedure voor een Zuiderzeelijn in de vorm van een HSL en/of MZB. Uiteraard zal ik hierbij ook met uw Kamer overleggen.

Indien uit de prijsvraag blijkt dat de HSL en MZB niet haalbaar zijn, zal een no go besluit worden genomen voor de HSL en MZB. Het intercity-alternatief van de Zuiderzeelijn en de Hanzelijn-plus (opwaardering

bestaand spoor) vormen de terugvalopties voor een verbinding met het Noorden.

In de prijsvraag geldt tussen Amsterdam en Almere het tracé over de Hollandse Brug als basisvariant. Daarnaast zal aan marktpartijen worden gevraagd een bieding te doen op de variant door het IJmeer. Besluitvorming over de IJmeervariant van de Zuiderzeelijn zal op het go/no go moment na de prijsvraag plaatsvinden op grond van:

- omvang en locatie van woningbouw in de Noordvleugel, mede in combinatie met de mogelijkheden om reizigersgroei op te vangen op het bestaande spoor;
- de eerste resultaten van planstudie voor wegontsluiting van een toekomstig Almere;
- nader onderzoek van de OV ontsluiting van Almere;
- de resultaten van de prijsvraag voor de IJmeervariant van de Zuiderzeelijn.

De IJmeervariant wordt alléén in de vervolgprocedure van de Zuiderzeelijn betrokken indien een relevante toegevoegde waarde van de IJmeervariant is gebleken én de meerkosten van deze variant (de extra kosten zijn naar verwachting hoger dan de extra baten) kunnen worden gedekt door de private en/of publieke baathebbers.

Besluitvorming over de resultaten van de prijsvraag en specifiek de IJmeervariant is inhoudelijk en in de tijd gekoppeld aan keuzes omtrent verstedelijking in de Noordvleugel van de Randstad en de eerste resultaten van de planstudie voor de wegontsluiting van een toekomstig Almere. In de Nota Ruimte is opgenomen dat uiterlijk in 2006 bekeken zal worden of de uitgangspunten voor de keuze van de middenvariant voor de groei van Almere (groei met circa 40 000 woningen tussen 2010 en 2030) nog steeds geldig zijn. Op basis van de middenvariant wordt op korte termijn een voorlopig besluit genomen over een financiële reservering voor een verbetering van de ontsluiting van Almere.

## **B. Planning vervolgproces**

In onderstaand overzicht zijn de belangrijkste mijlpalen in het vervolgproces voor de Zuiderzeelijn opgenomen tot en met besluitvorming over de resultaten van de prijsvraag.

---

### **Mijlpalen vervolgproces Zuiderzeelijn**

---

|  |              |
|--|--------------|
| Ondertekening van Bestuurlijke Samenwerkingsovereenkomst | Juli '04     |
| Bestuurlijke afspraken met Noord-Hollandse partijen      | Oktober '04  |
| Formele start aanbestedingsprocedure (prekwalificatie)   | Oktober '04  |
| Vaststelling functioneel Programma van Eisen             | Januari '05  |
| Start prijsvraag met geselecteerde marktpartijen         | Maart '05    |
| Go/NoGo besluit over de resultaten van de prijsvraag     | Februari '06 |

---

De planning van de mijlpalen is in belangrijke mate ingegeven door de koppeling van de besluitvorming over de resultaten van de prijsvraag (go/no go) aan de definitieve keuze voor de verstedelijking in de Noordvleugel van de Randstad en de eerste resultaten van de planstudie wegontsluiting van een toekomstig Almere conform de Nota Ruimte. Het schema van de Tracé/Mer-Aanbestedingsprocedure in bijlage 4 bevat een uitgebreidere planning.

Ik ga ervan uit dat in het vervolgproces in ieder geval overleg plaatsvindt met uw Kamer:

- Na het sluiten van Bestuurlijke Samenwerkingsovereenkomst;

- In de vaststellingsprocedure van het functioneel Programma van Eisen;
- In de besluitvormingsprocedure (go/no go) over de resultaten van de prijsvraag.

### C. Leerervaringen eerdere grote projecten

Bij de aanpak van het project Zuiderzeelijn, zoals beschreven in deel A van deze brief, is in belangrijke mate rekening gehouden met de ervaringen met eerdere grote infrastructuurprojecten. Ik illustreer dit aan de hand van enkele projectspecifieke thema's die ik in mijn brief van augustus 2003 heb aangegeven.

De aanpak van het project Zuiderzeelijn, zoals beschreven in deel A van deze brief, is in belangrijke mate gebaseerd op de ervaringen met eerdere grote infrastructuurprojecten. Ik illustreer dit aan de hand van enkele projectspecifieke thema's die ik in mijn brief van augustus 2003 heb aangegeven.

| Leerervaringen eerdere projecten  | Beheersmaatregelen bij Zuiderzeelijn  |
|---|---|
| Budgetontwikkelingen in de beleidsfase (tot Tracébesluit) worden voor een groot deel veroorzaakt door scopemutaties, dit zijn wijzigingen in de projectopdracht als gevolg van aanvullende politieke/bestuurlijke wensen. | Rijk en regionale overheden stellen vóóraf een gezamenlijk functioneel programma van eisen vast. Het stellen van aanvullende eisen in de fase daarna wordt ontmoedigd door financiële repercussies voor de veroorzaker van de eisen en het hanteren van een harde budgetrestrictie. Go/no go momenten in de procedure. Indien realisatie niet mogelijk blijkt binnen het maximaal beschikbare budget zal de procedure worden beëindigd. |
| Risicomanagement en het tijdig kwantitatief in beeld brengen van risico's, in ieder geval vóór Tracébesluit.  | Vroegtijdige start van de aanbesteding, gecommiteerde private biedingen zijn inclusief risico's en de waardering daarvan. Integrale concessie voor infrastructuur en vervoer, waardoor interfacerisico's binnen de projectscope voor de concessiehouder zijn. Meerdere go/no go momenten in de procedure. Definitief projectbesluit is na het Tracébesluit. Dit projectbesluit is gebaseerd op aanbestedingsresultaat.                  |
| Naarmate een project voortschrijdt nemen onzekerheden omtrent uitvoeringskosten af, maar gemaakte voorbereidingskosten toe. Voorstel: definitieve go/no go is Tracébesluit  | Vroegtijdige start van aanbesteding met relatief veel ruimte voor private optimalisatie, ook voor uitvoeringsfasering. De partij die de plannen maakt, moet ook zorgen voor uitvoering.   |
| Afweging tussen snelle uitvoering met hogere kosten versus lagere kosten die meer tijd kosten. Voorstel: uitvoeringsfasering wordt meegenomen bij besluitvorming over Tracébesluit  |   |
| Afweging tussen strak budgetgestuurd project versus soepele omgang met de omgeving. Voorstel: nadruk op budget.   | Samenwerkingsovereenkomst tussen rijk en regionale overheden en gezamenlijk functioneel programma van eisen   |

Bovenstaand overzicht gaat in op belangrijke strategische uitgangspunten in de projectaanpak van de Zuiderzeelijn. Uiteraard wordt bij de uitwerking van onder meer de Samenwerkingsovereenkomst, het functioneel programma van eisen en de prijsvraagprocedure gebruik gemaakt van meer operationele ervaringen bij eerdere grote projecten.

Zowel de projectaanpak als geheel als specifieke onderdelen daarvan (o.a. de Samenwerkingsovereenkomst) zijn onderworpen aan externe audits. De uitgevoerde audits concludeerden dat de Samenwerkingsovereenkomst en de Tracé/MER-Aanbestedingsprocedure een stevige basis vormen voor de implementatie van risicobeheersing bij het project Zuiderzeelijn, waarbij het daadwerkelijk toepassen van de go /no go momenten een cruciale factor zal vormen. De audits hebben tevens belangrijke aandachtspunten opgeleverd voor de verdere uitwerking van de Geïntegreerde procedure.



*Commissie Langman*

In 1997 is door de Commissie Langman in het kader van het onderzoek naar de economische structuur van het Noorden des Lands een aanbeveling gedaan om de mogelijkheden van een snelle verbinding tussen de Randstad en het Noorden te verkennen. Op 16 april 1998 heeft het kabinet als gevolg hiervan in het bestuurlijk overleg met het Samenwerkingsverband Noord-Nederland de toezegging gedaan gerichte inspanningen te doen om een snelle verbinding tussen de Randstad en het Noorden (hierna te noemen: Zuiderzeelijn) in het NVVP op te nemen en de uitvoering voor 2010 te laten beginnen. Deze afspraken zijn in het regeerakkoord van 1998 bevestigd.

*Verkenningenfase*

In de brief namens het kabinet aan de Tweede Kamer van 14 maart 2000 is door de minister van Verkeer & Waterstaat aangegeven dat het kabinet toen nog over onvoldoende informatie beschikte om een afweging te kunnen maken tussen de verschillende alternatieven voor de Zuiderzeelijn. Om de ontbrekende gegevens in beeld te brengen is de verkennende studie Zuiderzeelijn gestart, waarin vier alternatieven zijn vergeleken:

- Zuiderzeelijn als magneetzwefbaan, met twee bedieningsconcepten: snel-stopbediening (MZB) en metro-concept (MZM);
- Zuiderzeelijn als hogesnelheidslijn (HSL);
- Zuiderzeelijn als intercity-verbinding (IC);
- Hanzelijn-plus (HZL-plus), waarbij uitgaande van de aanleg van de Hanzelijn het bestaand spoor tussen Amsterdam en Lelystad en tussen Zwolle en het Noorden geschikt wordt gemaakt voor hogere snelheden.

Op 23 maart 2001 heeft het kabinet besloten op basis van de verkenning Zuiderzeelijn (deel I) en uitgaande van de projectdoelstelling, een proces in te zetten gericht op het in beeld brengen van aanvullende informatie (verkenning Zuiderzeelijn deel II) en het nakomen van de gemaakte afspraken met het Noorden in het kader van de Commissie Langman. Dit besluit is verwoord in een brief aan de Tweede Kamer. Het proces van verkenning Zuiderzeelijn deel II was erop gericht een kabinetskeuze aan het eind van 2001 mogelijk te maken voor één of meer van de alternatieven voor de Zuiderzeelijn en het in te zetten vervolgproces.

*Kabinetsbesluit 2001*

Op basis van de verkenningen Zuiderzeelijn concludeert het kabinet in december 2001 dat een snelle verbinding tussen de Randstad en het Noorden een bijdrage levert aan de gestelde projectdoelstelling. Met het project Zuiderzeelijn wordt beoogd 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. Het kabinet wil tevens de mogelijkheden benutten, die de Zuiderzeelijn biedt om ruimtelijke ontwikkelingen te sturen. De bijdrage is het grootst bij realisatie van een nieuwe verbinding via het tracé van de Zuiderzeelijn, met name in de vorm van een HSL of een MZB/MZM. De HSL en MZB zijn daarom de voorkeursalternatieven. De andere alternatieven (IC en HZL-plus) gelden als terugvalopties.

Het kabinet besluit ook over de wijze waarop het project verder wordt uitgevoerd: volgens een geïntegreerde procedure met parallel een planologische procedure (tracéwet) en een aanbestedingsprocedure met private partijen (prijsvraagmodel). Dit om de markt vroegtijdig geëngageerd bij het project te betrekken, waardoor de haalbaarheid van de snelste alterna-



tieven in vroegtijdig stadium kan worden bepaald. Het kabinet stelt hiervoor een maximum rijksbijdrage van Euro 2,73 miljard (Netto Contante Waarde 2010, prijspeil 2002) beschikbaar. Als voorwaarde wordt gesteld dat de betrokken regionale overheden mede verantwoordelijkheid nemen voor de ontwikkeling van het project en een substantiële financiële bijdrage leveren.

Over het kabinetsbesluit vindt in 27 februari 2002 een Algemeen Overleg plaats met de Tweede Kamer.

In het Regeerakkoord van 2002 zijn de eerder gemaakte afspraken over de Zuiderzeelijn bevestigd, met dien verstande dat het rijk nooit meer zal bijdragen dan de gereserveerde Euro 2,73 mld.

#### *Samenwerkingsovereenkomst tussen rijk en regio*

Om de betrokkenheid van de regionale overheden zoals gevraagd in het kabinetsbesluit vorm te geven wordt in overleg met de regionale overheden, en de verschillende departementen een proces ingezet dat moet leiden tot een Samenwerkingsovereenkomst. Dit proces begint met het sluiten van een Intentieovereenkomst in februari 2002 door de minister van V&W en de voorzitter van de Regionale Stuurgroep als voorzitters van de onderhandelingsdelegaties van respectievelijk rijk en regio. In deze overeenkomst worden de onderwerpen afgebakend die in de uiteindelijke overeenkomst aan de orde moeten komen. Concepten van de Samenwerkingsovereenkomst worden zowel intern V&W (HDJZ en FEZ) als extern (Lloyd's) getoetst. De conclusies kunnen worden samengevat als: de overeenkomst biedt een stevige start voor risicobeheersing van het project Zuiderzeelijn.

Aan het eind van het onderhandelingsproces vinden twee bestuurlijke overleggen plaats tussen de onderhandelingsdelegaties van rijk en regio. Dit resulteert in overeenstemming tussen de beide voorzitters van deze onderhandelingsdelegaties over de concept-Samenwerkingsovereenkomst, die voor instemming aan de respectievelijke achterbannen wordt voorgelegd: gemeenteraden, provinciale staten en kabinet.

De minister van V&W en voorzitter Regionale Stuurgroep ZZL presenteren in juli 2002 het onderhandelingsresultaat (inclusief financieel bod regio). Dit resultaat wordt ter informatie aan de Tweede Kamer, Provinciale Staten en Gemeenteraden verstuurd.

In de brief aan de Tweede Kamer van 12 juli 2002 staat over het behaalde resultaat het volgende: *«De concept-Samenwerkingsovereenkomst geeft in ruime mate invulling aan de medeverantwoordelijkheid van regionale overheden voor de ontwikkeling van de Zuiderzeelijn, zoals gevraagd in het kabinetsbesluit over de Zuiderzeelijn d.d. 21 december 2001. Daarnaast is voorzien in een substantiële financiële bijdrage van de regio aan zowel de MZB als de HSL. Als geheel biedt de concept-overeenkomst daarmee naar mijn mening voldoende basis voor een serieuze procedure met marktpartijen.»*

In alle raden en staten heeft in 2002 positieve besluitvorming plaatsgevonden over de conceptovereenkomst. Besluitvorming aan rijkszijde heeft tot op heden, mede als gevolg van kabinetwisselingen, nog niet plaatsgevonden.

Over de stand van zaken van het project Zuiderzeelijn en de concept-Samenwerkingsovereenkomst is de Tweede Kamer in 2002 enkele keren geïnformeerd (per brief op: 12 juni, 27 juni, 3 juli, 12 juli, 9 september, 19 september, 5 november en 20 december). Op 12 september 2002 vindt hierover een Algemeen Overleg plaats.

### *Begroting 2004*

In Begroting V&W 2004 is de eerder gereserveerde maximale rijksbijdrage van Euro 2,73 mld. (netto contante waarde, prijspeil 2002) overgenomen. Deze bijdrage is voorzien in het Infrafonds in de periode 2008–2016.

**Projectdoelstelling**

Met een snelle OV-verbinding van Schiphol en Amsterdam naar Almere en Groningen, wordt een verbetering van de bereikbaarheid van het Noorden en de Noordvleugel van de Randstad beoogd. Deze snelle verbinding kan tevens de positionering van het Noorden en van het nationaal stedelijk netwerk Groningen-Assen op de as Amsterdam-Hamburg (en verder) verbeteren en mogelijkheden bieden om de regionaal-economische structuur van het Noorden te versterken en wel op een dusdanige wijze, dat de huidige kernkwaliteiten van het Noorden worden behouden en versterkt.

Daarnaast kan een snelle OV-verbinding een structurerend element zijn in de verdere ruimtelijke ontwikkeling van de as Schiphol – Amsterdam – Almere en de verbinding van Flevoland met het Noorden verbeteren. Daarbij kan Almere, door het te ontsluiten met een openbaar vervoerssysteem van een hoog kwaliteitsniveau, een meer gelijkwaardige positie ten opzichte van de andere steden binnen de Randstad krijgen.

De voorgestelde prijsvraag, inclusief de voorbereidende stappen hierop, zal de mate van synergie tussen een lange afstandsverbinding met het Noorden en de regionale ontsluiting van de corridor Amsterdam-Almere en de financiële haalbaarheid van de Zuiderzeelijn uitwijzen. Varianten voor de wegontsluiting van een groter Almere worden onderzocht in het kader van een planstudie Amsterdam – Almere die na vaststelling van de Nota Ruimte wordt gestart. OV en weg in de corridor Amsterdam-Almere kan in samenhang worden afgewogen.



### 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 magneetweefbaan (MZB) – zijn de voorkeursalternatieven. Deze alternatieven worden uitgevraagd in de aanbesteding. In de planologische procedure worden naast de voorkeursalternatieven (indien de haalbaarheid daarvan uit de prijsvraag is gebleken) ook de terugvalopties Intercity en Hanzelijn+ in beschouwing genomen.

De procedure kent een vijftal Go/No Go beslismomenten. 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 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 kan in dat geval worden voortgezet voor de terugvalopties Intercity en Hanzelijn+.

In de geïntegreerde procedure worden drie fasen onderscheiden (zie figuur). Onderstaand worden de drie fasen op hoofdlijnen beschreven.

#### **Fase 1: Prijsvraagfase (2004 +2005)**

Fase 1 is gericht op het vaststellen van de (private) haalbaarheid van de twee voorkeursalternatieven (HSL en MZB) binnen de financiële, functionele en ruimtelijke kaders. Hiervoor wordt een prijsvraag gehouden. Om deze prijsvraag te kunnen starten is het van belang dat de betrokken overheden onderling goede afspraken hebben gemaakt. Deze publiek-publieke afspraken worden allereerst vastgelegd in de Samenwerkingsovereenkomst rijk-regio, in aanvullende afspraken met de Noord-Hollandse overheden en vervolgens in het programma van eisen. Het financiële kader wordt gevormd door de gemaximeerde overheidsbijdrage (rijk en regio), die wordt vastgelegd in de Samenwerkingsovereenkomst. Het functionele kader wordt vastgelegd in een programma van eisen. Besluitvorming over dit programma van eisen is een go/no go moment.

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

De biedingen in de prijsvraag worden – na een toets op de kaders – 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 een Go/ No go besluit genomen. Als blijkt dat géén van de biedingen als haalbaar is 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 (aanbestedings)procedure. De biedingen die doorgaan kunnen een HSL en/of MZB omvatten.

### **Fase 2: Planontwikkelingsfase (2005–2007)**

In Fase 2 wordt in het kader van de Tracé/m.e.r.-procedure – na de Startnotitie, inspraak en vaststelling richtlijnen – 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. Voor het opstellen van deze BAFO's worden de uitkomsten van de inspraak op de Trajectnota/MER ter beschikking gesteld.

Het Bevoegd Gezag (de minister van V&W in overeenstemming met de minister van VROM) neemt op basis van de Trajectnota/MER en de inspraak hierop een Standpunt in, waarin een keuze voor een voorkeurs-tracé 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 alléén gemaakt, als de betreffende BAFO binnen de financiële, functionele en ruimtelijke 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 (2007–2008/2009)**

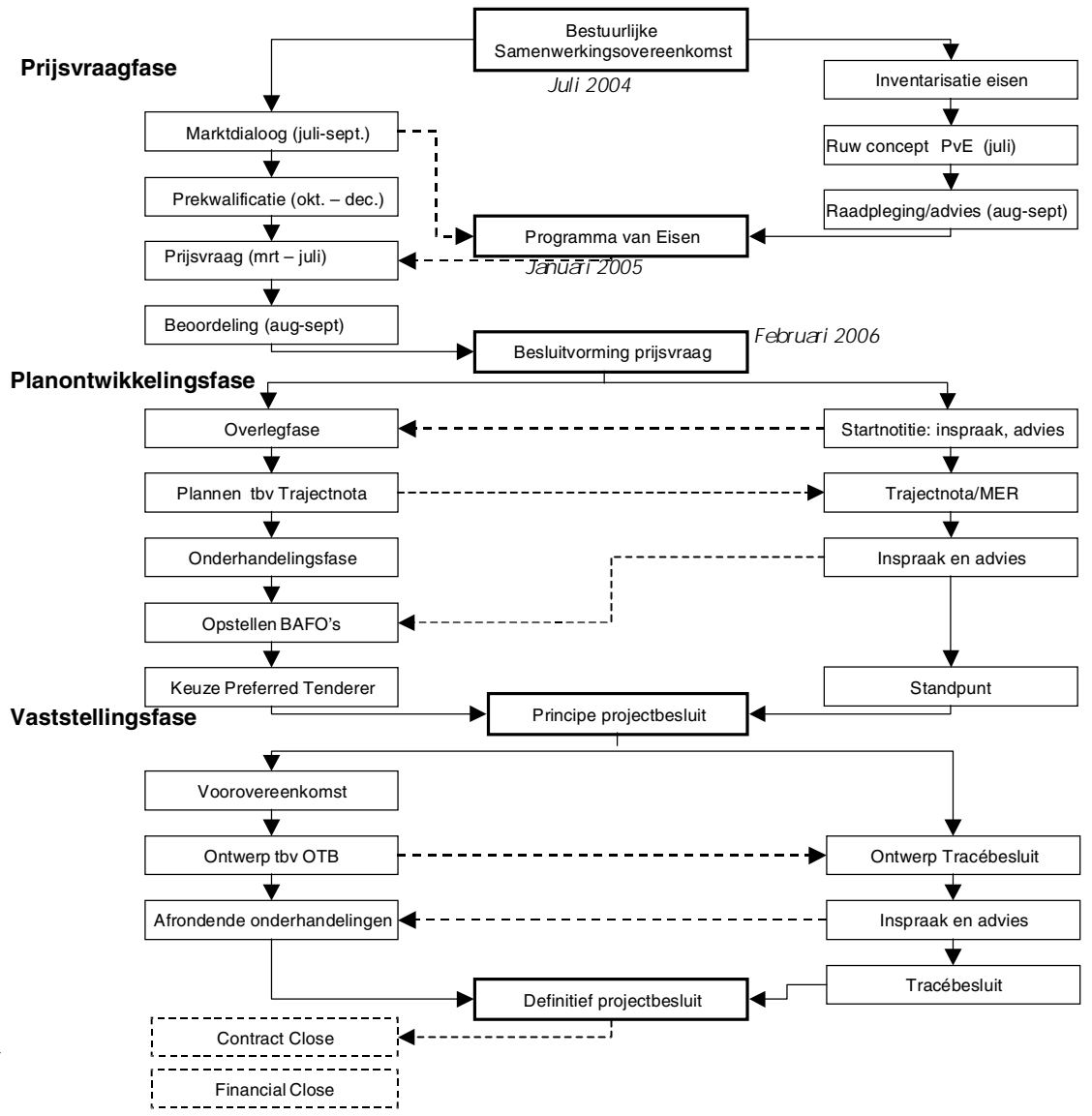
In deze fase wordt het genomen principe projectbesluit omgezet in een definitief projectbesluit. Dit laatste gebeurt op basis van detailuitwerking door de preferred tenderer – waarmee een voorovereenkomst is gesloten – tot op het niveau van een Ontwerp Tracébesluit en daarna – onder meer op basis van 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 van het project. Dit betekent dat de concessiehouder onder meer verantwoordelijk is voor het verkrijgen van vergunningen en de exploitatie voor een periode van ten minste 20 jaar.

Indicatief tijdsplan

2004  
2005  
2006  
2007  
2008  
2009

Go / no go besluiten



De Hanzelijn-plus is een terugvaloptie en maakt geen onderdeel uit van de prijsvraag.





*Investeringskosten*

De kosten zullen blijken uit de aanbesteding (prijsvraag). In de verkenningen is een kostenraming opgesteld op basis van een verkennend ontwerp, inclusief een risicomarge van ca. 27%.

De overheid heeft een maximale bijdrage en vraagt in de aanbestedingsprocedure (waarvan de prijsvraag de eerste fase is) uit of private partijen in staat zijn het project binnen de harde financiële kaders te realiseren. Het overheidsontwerp van de verkenningen en de bijbehorende kostenraming zijn feitelijk niet langer bepalend.

De kostenraming uit de verkenningen is weergegeven in onderstaande tabel. De bedragen zijn uitgedrukt in netto contante waarde 2010, prijspeil 2002, x 1 mld. Euro (excl. BTW).

|          | Materieel | Infrastructuur | Totaal |
|----------|-----------|----------------|--------|
| HZL-plus | 0,27      | 1,20           | 1,47   |
| ZZL-IC   | 0,24      | 2,40           | 2,64   |
| ZZL-HSL  | 0,49      | 3,80           | 4,29   |
| ZZL-MZM  | 0,79      | 6,15           | 6,94   |
| ZZL-MZB  | 0,73      | 6,10           | 6,83   |

De kosten voor de infrastructuur, zoals berekend in de verkenningen, zijn in onderstaande tabel nader uitgesplitst. De bedragen zijn in netto contante waarde 2010, prijspeil 2002, x 1 mln. Euro (excl. BTW).

|  | HZL+        | ZZL<br>IC   | ZZL<br>HSL  | ZZL<br>MZB  | ZZL<br>MZM  |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Conditionering                                 | 175         | 349         | 343         | 333         | 333         |
| Onderbouw + bovenbouw                          | 100         | 429         | 465         | 2092        | 2092        |
| Kunstwerken                                    | 66          | 379         | 1128        | 563         | 563         |
| Stations                                       | 25          | 46          | 46          | 103         | 103         |
| Systemen (beveiliging, signalering, telecom)   | 129         | 121         | 154         | 144         | 148         |
| Energievoorziening                             | 249         | 170         | 187         | 1041        | 1095        |
| Inpassing                                      | 43          | 136         | 156         | 98          | 98          |
| Algemene kosten                                | 156         | 324         | 496         | 437         | 443         |
| <b>Subtotaal</b>                               | <b>943</b>  | <b>1958</b> | <b>2975</b> | <b>4811</b> | <b>4875</b> |
| Ramingsonzekerheid                             | 46          | 74          | 100         | 176         | 180         |
| Technische onzekerheid (ontwerp en uitvoering) | 115         | 237         | 359         | 582         | 590         |
| Inpassingsonzekerheid                          | 98          | 101         | 256         | 333         | 337         |
| Marktonzekerheid                               | 0           | 34          | 103         | 166         | 168         |
| <b>Totaal (x mln EUR)</b>                      | <b>1202</b> | <b>2404</b> | <b>3793</b> | <b>6068</b> | <b>6150</b> |

De totale investeringskosten zoals berekend in de verkenningen zijn:

- inclusief inpassing, grondverwerving, compensatie van milieueffecten, gerelateerde infrastructuur, maatregelen op bestaand spoor tussen Almere en Amsterdam en een risico-opslag;
- exclusief onderhoudskosten, deze zijn wel betrokken in de business case;
- gebaseerd op een veronderstelde realisatieperiode van 2010 t/m 2015.

*Overheidsbijdrage*

De overheidsbijdrage bestaat uit de taakstellende bijdrage van het rijk (€ 2,73 mld. NCW 2010, prijspeil 2002) en een substantiële regionale bijdrage (ten minste € 1,02 mld. voor MZB en € 0,23 mld. voor HSL, NCW 2010, prijspeil 2002).

### *Business Case*

De business case heeft betrekking op de exploitatie van het vervoer. Ook de business case zal uiteindelijk blijken uit de aanbesteding.

De business case voor het vervoer, zoals deze is berekend in de verkenningen, is weergegeven in onderstaande tabel. De bedragen zijn uitgedrukt in netto contante waarde 2010, prijspeil 2002, x 1 mld. Euro.

|          | Opbrengsten | Exploitatiekosten | Exploitatiesaldo |
|----------|-------------|-------------------|------------------|
| HZL-plus | 1,77        | 1,50              | 0,27             |
| ZZL-IC   | 1,36        | 1,44              | - 0,18           |
| ZZL-HSL  | 1,51        | 1,28              | 0,23             |
| ZZL-MZM  | 2,46        | 1,40              | 1,06             |
| ZZL-MZB  | 2,27        | 1,24              | 1,03             |

De business case:

- heeft betrekking op een periode van 25 jaar vervoerexploitatie (2016–2040);
- is inclusief de kosten voor onderhoud van de infrastructuur en de exploitatiekosten voor vervoer;
- is berekend op basis van een publieke disconteringsvoet van 6,5% (4% reëel en 2,5% aanname voor inflatie).

Het exploitatiesaldo van de business case is aangemerkt als mogelijke private bijdrage aan de realisatie van de Zuiderzeelijn.

### *Mogelijke overige bijdragen*

Bij besluitvorming over de verkenningen (2001) werd rekening gehouden met een EU-bijdrage van € 0,27 mld. voor HSL en € 0,45 mld. voor MZB. De ZZL maakt op dit moment geen onderdeel uit van de EU lijst van prioritaire projecten, waardoor de kans op een EU-bijdrage gering is geworden. Voor de dekking van de investeringskosten wordt derhalve thans geen rekening gehouden met een EU-bijdrage. De Transportraad heeft besloten dat in de toekomst aanpassingen in de projectenlijst mogelijk zijn.

Bij besluitvorming over de verkenningen (2001) werd de netto opbrengst van de vervoerexploitatie na de eerste concessietermijn van 25 jaar (na 2040) gezien als mogelijke financieringsbron (bij HSL ca. € 0,23 mld. en bij MZB ca. 0,36 mld.). Gezien de lange termijn waarop de restwaarde zich voordoet, is deze omgeven met de nodige onzekerheden. Daarom wordt restwaarde thans nog wel gezien als maatschappelijke waarde, maar niet langer beschouwd als financieringsbron.

### *Samenvattend beeld kosten en dekking*

Onderstaand een samenvattend overzicht van de kosten en financiële dekking in mld. Euro, NCW 2010, prijspeil 2002.

|                                   | ZZL-HSL | ZZL-MZB |
|-----------------------------------|---------|---------|
| A Investeringskosten totaal       | 4,29    | 6,94    |
| B Dekking totaal                  | 3,19    | 4,81    |
| waarvan                           |         |         |
| rijksbijdrage                     | 2,73    | 2,73    |
| regionale bijdrage                | 0,23    | 1,02    |
| exploitatiesaldo/private bijdrage | 0,23    | 1,06    |
| C Ongedekt                        | 1,10    | 2,13    |
| dekkingspercentage                | 74%     | 69%     |

Uit de prijsvraag zal blijken in hoeverre marktpartijen in staat zijn om het verschil tussen de geraamde investeringskosten en de beschikbare dekking op te vangen op basis van reductie van de totale investerings-

kosten door innovatie/efficiency en mogelijke optimalisatie van het positieve exploitatiesaldo (private bijdrage).

*Tot op heden gemaakte kosten voor het project Zuiderzeelijn*

In onderstaande tabel is een overzicht opgenomen van de tot op heden gemaakte voorbereidingskosten voor het project Zuiderzeelijn. Tot en met 2003 heeft dit betrekking op het begrotingsartikel 03.03.05. Met ingang van 2004 heeft dit betrekking op het begrotingsartikel 03.06.

De bedragen in onderstaande tabel zijn uitgedrukt in Euro's x 1 mln.

| Begrotingsartikel                      | Jaar | Fase                | Kosten |
|--|------|---------------------|--------|
| 03.03.05 Snelle Trein-<br>verbindingen | 2000 | Verkenningen deel 1 | 1,63   |
|  | 2001 | Verkenningen deel 2 | 2,40   |
|  | 2002 | Kwartiermaken       | 4,66   |
|  | 2003 | planstudie          | 4,34   |
| 03.06 Zuiderzeelijn                    | 2004 | Planstudie          | 0,56*  |
| Totaal                                 |      |                     | 13,59  |

\* t/m april 2004

Voor een toelichting op de uitgevoerde activiteiten in de verschillende fasen wordt verwezen naar het historisch overzicht in bijlage 1.

## Uitgangspunten voor risicobeheersing bij het project Zuiderzeelijn

Grote infrastructuurprojecten kennen in het algemeen forse kostenoverschrijdingen in de periode t/m realisatie. Internationaal onderzoek (Aalborg University, Denemarken) wijst uit dat de overschrijding bij grote spoorprojecten in Europa gemiddeld 34% bedraagt vanaf het realisatiebesluit.

De voorgestelde projectaanpak voor de Zuiderzeelijn is er op gericht om de risico's voor het rijk te minimaliseren. De projectaanpak voor de Zuiderzeelijn is mede gebaseerd op de leerervaringen met eerdere grote projecten.

Onderstaand volgt een toelichting op een aantal kernpunten in de projectaanpak.

*Risicoverdeling Rijk – Regio tijdens bestuurlijk voortraject.* Een belangrijk deel van kostenstijgingen bij eerdere projecten ontstaat tijdens het bestuurlijke voortraject (bijv. scopewijzigingen en aanvullende eisen aan inpassing). N.a.v. het kabinetsbesluit over de Zuiderzeelijn van 21–12–2001 is een Samenwerkingsovereenkomst tussen rijk en regio voorbereid om dit risico te beheersen. Naast de regionale bijdrage wordt in deze (concept) overeenkomst een evenwichtige risicoverdeling tussen rijk en regio vastgelegd. De overheden hebben zich gebonden aan het eenmalig en vroegtijdig inbrengen van hun eisen. Deze worden vastgelegd in een functioneel Programma van Eisen, waarna in beginsel geen aanvullende eisen meer worden ingebracht. Ook de Tweede Kamer kan vroegtijdig worden betrokken.

De concept Samenwerkingsovereenkomst is intern V&W en extern (Lloyd's) getoetst en beoordeeld als stevige basis voor risicobeheersing van het project Zuiderzeelijn.

In het proces tot aan de realisatiebeslissing over de Zuiderzeelijn (2008/2009) is een aantal *go/no go momenten* afgebakend, waarop politieke besluitvorming zal plaatsvinden over het al dan niet voortzetten van de procedure voor een MZB en/of HSL. Het zogenaamde «point of no return» is relatief ver in de tijd naar achteren geschoven. Dit houdt in dat met het besluit voor de prijsvraag nog allerminst het besluit tot realisatie van de Zuiderzeelijn is genomen.

Besluitvorming op de afgebakende go/no go momenten over het al dan niet voortzetten van de procedure voor MZB en/of HSL zal plaatsvinden op basis van toetsing van de dan beschikbare informatie (biedingen van marktpartijen) aan:

- de gemaximeerde overheidsbijdrage van rijk en regio;
- het functioneel programma van eisen.

*Kostenraming.* Een belangrijke oorzaak voor mogelijke overschrijdingen ligt in onderschatting in de beginfase van projecten van investeringskosten en de kosten van inpassing, milieu, veiligheid en de gevolgen van scopewijzigingen die in latere (bestuurlijke) fasen van de voorbereiding en uitvoering blijken (onderzoek Aalborg University, Denemarken). In de kostenraming voor de Zuiderzeelijn is in de vorm van een risico-opslag van 26%–27% rekening gehouden met mogelijke toekomstige kostenstijgingen.

*Publiek-Private Samenwerking (PPS).* De bijdrage aan de Zuiderzeelijn van het rijk is gebonden aan een maximum. Daarom moeten in beginsel alle

kosten en risico's tijdens de bouw en exploitatie worden gedragen door de private concessiehouder. Op voorhand kan echter niet worden gegarandeerd dat zich tijdens de bouw en 25 jaar exploitatie geen enkel risico voordoet voor het rijk (denk bijv. aan faillissement private exploitant). Daarnaast heeft de praktijk uitgewezen dat een beperkt aantal risico's niet is te managen/dragen door marktpartijen anders dan tegen zeer hoge kosten. Het kan effectiever zijn om de verantwoordelijkheid voor deze risico's bij de overheden te houden en voor de beheersing hiervan een reservering te plegen binnen de gereserveerde maximale overheidsbijdrage. Dit houdt in dat marktpartijen alle overige verantwoordelijkheden en risico's moeten nemen en daarvoor de beschikking krijgen over de gereserveerde maximale overheidsbijdrage met aftrek van de reservering voor de overheden. Hiermee wordt invulling gegeven aan het minimaliseren van risico's voor de overheden.

*IJmeervariant.* Het IJmeer is een Vogelrichtlijngebied. Volgens de Vogelrichtlijn is Nederland gehouden voor plannen en projecten in dergelijke gebieden het «nee, tenzij beginsel» toe te passen. Dit wil zeggen dat nieuwe plannen, projecten en handelingen binnen en nabij deze gebieden – die significante gevolgen kunnen hebben voor de te behouden waarden en kenmerken – niet zijn toegestaan, tenzij er geen reële alternatieven zijn en er redenen zijn van groot openbaar belang. Wanneer een IJmeerbrug in de thans onderzochte uitvoeringswijze niet wordt toegestaan, moet een alternatief worden uitgewerkt. Dit kan op hetzelfde tracé liggen (hogere brug of tunnel), maar ook een tracé over land kan een alternatief zijn in de zin van de Vogelrichtlijn. De meerkosten van een tunnel t.o.v. een brug via het IJmeer zijn globaal in beeld gebracht en bedragen indicatief ca. € 0,6 mld. (A'dam Zuid/WTC) tot ca. € 1,0 mld. (A'dam CS). Dit is een substantieel risico. Mocht realisatie van een tunnel noodzakelijk blijken, dan moet wellicht een nieuwe afweging worden gemaakt.

Onderstaand figuur zoomt in op het deel van de Zuiderzeelijn tussen Schiphol en Almere, dat onderdeel uitmaakt van de verbinding Schiphol-Groningen als geheel.

