

STRUCTUURVISIE

ZUIDERZEELIJN

In de Projectorganisatie Zuiderzeelijn werken de ministeries van Verkeer en Waterstaat (VenW), Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) en Economische Zaken (EZ) samen aan de Structuurvisie Zuiderzeelijn.

Wel goede samenwerking, geen gezamenlijke conclusies!

De Aanvulling op de Structuurvisie is afgerond. Rijk en regio zijn het eens: er is prettig samengewerkt, alle relevante aspecten zijn onderzocht en nieuw onderzoek overbodig. Maar ... gezamenlijke conclusies zijn niet trekken!

In deze nieuwsbrief vindt u de uitkomsten van de Aanvulling op de Structuurvisie, een interview met projectmanager Zuiderzeelijn Bob Demoet en een overzicht van de meest gestelde vragen met antwoorden!



De Aanvulling op de Structuurvisie Zuiderzeelijn is tot stand gekomen in samenwerking met de betrokken provincies (Groningen, Friesland, Drenthe en Flevoland) en was een uitvoering van de motie Van Hijum. Zo is onderzocht wat de baten, kosten en risico's zijn van enerzijds regiospecifieke maatregelen en anderzijds van een hogesnelheids-trein. De Aanvulling op de Structuurvisie vormt één geheel met de in april verschenen Structuurvisie. Definitieve besluitvorming over de Zuiderzeelijn wordt aan een volgend kabinet overgelaten.



Wat is er onderzocht?

In de Aanvulling op de Structuurvisie is onderzoek verricht naar:

- de hogesnelheidsstrein (HST3)
- de Hanzelijn-plus 160 NoordLink-variant
- regiospecifieke maatregelen.



De geoptimaliseerde hogesnelheidsstrein
Het traject van de HST3 komt grotendeels overeen met dat van de eerder onderzochte HST1, de dienstregeling is echter afgeleid van de HST2. Zo is er uitgegaan van 4 keer per uur een snelle verbinding tussen de Randstad en Noord-Nederland, waarbij Leeuwarden via een bij Heerenveen aan te leggen 'boog' ook een directe aansluiting (zonder overstap) krijgt. De HST3 wordt ook wel de 'geoptimaliseerde variant' genoemd omdat de kosten zoveel mogelijk zijn beperkt door aanpassingen door te voeren op bijvoorbeeld baanontwerp (zettingvrije plaat), het aantal stopplaatsen en de snelheid.

Hanzelijn-plus 160 NoordLink
De Hanzelijn-plus 160 NoordLink is een voorstel van de NS voor opwaardering van het bestaande spoor via de route van de Hanzelijn,

die in 2012 klaar is. Over deze variant zijn samen met de NS keuzes gemaakt over tracering, lijnvoering, dienstregeling en benodigd materieel. De Hanzelijn-plus 160 NoordLink zal zoveel mogelijk gebruikmaken van bestaand spoor. Nieuw zijn de 'afsnijders' tussen Diemen en Muiderberg en tussen Zwolle en Hoozeveen.

Onderzocht is een voorstel waarbij 4 snelle en 4 stoptreinen rijden tussen Schiphol en Almere/Lelystad en verder richting Noord-Nederland halfuurdiensten rijden. Om de kosten te beperken heeft de NS het voorstel gedaan de maximum snelheid te verlagen van 200 naar 160 kilometer per uur en te kijken of bij alle spoorwegovergangen ongelijkvloerse kruisingen nodig zijn. Dit wijkt af van de huidige regelgeving voor een snelheid bij 160 km/u. Hoewel de interpretatie van de NS op zich interessant (want kostenverlagend) is, is een herziening van





voorschriften en/of regelgeving voorsnog door ProRail en het ministerie van Verkeer en Waterstaat vanuit het oogpunt van veiligheid niet voorzien.

Regiospecifieke maatregelen

De Regiospecifieke maatregelen bestaan uit ruimtelijk-economische projecten en regionale bereikbaarheidsprojecten (wegen en openbaar vervoer) in Noord-Nederland en noordelijk Flevoland. In beeld is gebracht in welke mate de individuele projecten bijdragen aan de doelstelling voor het Noorden ter verbetering van de ruimtelijk-economische structuur.

Ruimtelijk-economische projecten

In samenwerking met bedrijven, kennisinstellingen en de projectomgeving zijn 18 voorbeeldprojecten benoemd. Een voorbeeldproject wordt als kansrijk beoordeeld als het arbeidsplaatsen toevoegt, innovatie en kennis stimuleert, etc. De voorbeeldprojecten zullen overigens niet zonder meer tot uitvoering komen wanneer het programma wordt gerealiseerd, ook andere (gelijkwaardige) projecten kunnen hiervoor in aanmerking komen.

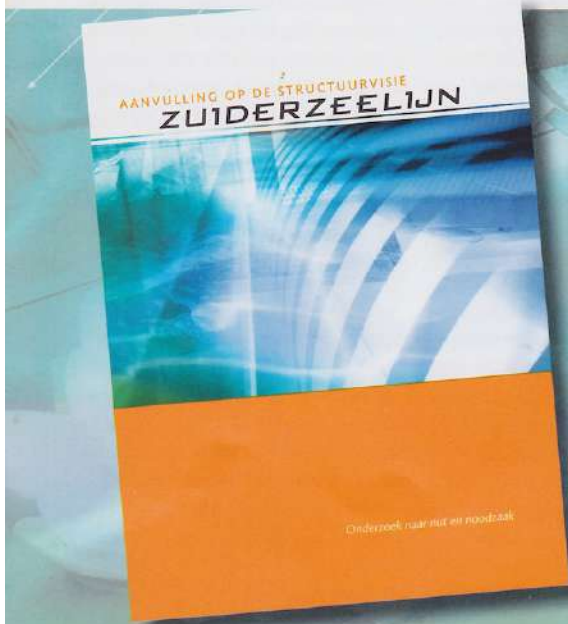
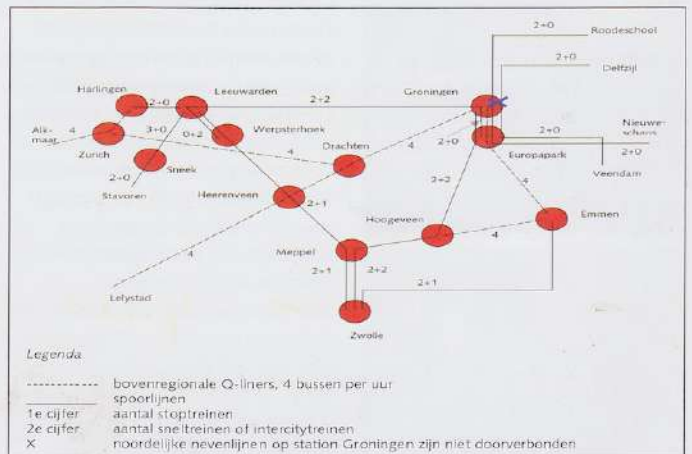
Regionale bereikbaarheidsprojecten

In overleg met de provincies zijn zowel wegenprojecten als openbaar vervoerprojecten in het onderzoek betrokken.

De wegenprojecten zijn:

- de zuidelijke Ringweg Groningen waarbij de verkeersafwikkeling wordt verbeterd en de files worden tegengegaan;
- de bereikbaarheid van Leeuwarden;
- de N50 Ramspol - Ens: realisatie van een nieuwe 2x2 (i.p.v. 2x1) autoweg en een nieuwe Ramspolbrug van 13 meter hoogte (in plaats van 7 meter);
- het knooppunt Joure in samenhang met het klaverblad Heerenveen.

Tot de openbaar vervoerprojecten behoren de zogenaamde OV-light projecten. Het gaat hierbij om trein-, bus- (Q-liners) en tramprojecten. Met licht wordt hier bedoeld dat er met minder infrastructurele maatregelen (bijvoorbeeld: minder verdubbeling van het spoor) toch zoveel mogelijk verbeteringen aan het openbaar vervoer wordt gerealiseerd.



Volledig rapport en videoverslag

Aan de Aanvulling op de Structuurvisie hebben verschillende rapporten, gebaseerd op de nieuwste inzichten en meeste recente cijfers, ten grondslag gelegen zoals de Economische beoordeling van de aanvullende alternatieven, een Strategische Milieubeoordeling, een Risicoanalyse, een Business Case, een Verkeer en vervoerstudie, en een Ruimtelijke effectbeschrijving.

De volledige tekst van de Aanvulling op de Structuurvisie én alle onderliggende rapporten zijn te lezen op www.Zuiderzeelijn.nl, onder de button publicaties.

Op de homepage van de Zuiderzeelijn site treft u ook het videoverslag aan van het proces rondom de totstandkoming van het rapport en het besluit van het kabinet. Zowel de demonstratie van het Noorden in Den Haag op 23 mei 2006 als de uitkomsten van het Bestuurlijk Overleg van oktober jl. zijn in beeld gebracht.

www.zuiderzeelijn.nl

Wat hebben we er aan?

Wat kost het en wat levert het op?

Voor alle onderzochte varianten is bepaald wat de kosten en baten zijn. De HST3 leidt tot een beperkte verbetering van de productiviteit van de economie van Noord-Nederland. Daarnaast is sprake van een werkgelegenheidseffect van circa 1000 arbeidsplaatsen voor Nederland als geheel, waarvan circa 10% voor Noord-Nederland. Het saldo van de maatschappelijke kosten en baten is minder negatief dan bij de HST1 en HST2. Zo kost de aanleg € 4 miljard terwijl de baten ongeveer € 1 miljard bedragen.

Ook de economische effecten van de aanleg van de Hanzelijn-plus 160 NoordLink-variant zijn beperkt. Mogelijk profiteert het stedelijk netwerk Groningen-Assen omdat de werkgelegenheid zich hier wat meer zal concentreren, maar dit gaat ten koste van een aantal stedelijke centra in Friesland. Gezien de aanlegkosten van circa € 3,9 miljard in combinatie met maatschappelijke baten van circa € 0,5 miljard, levert ook deze variant een negatief kosten/batensaldo op.

Een aantal ruimtelijk-economische projecten levert een positieve bijdrage aan het versterken van de economische structuur van Noord-Nederland; er is sprake van een (directe en indirecte) toename van enkele duizenden arbeidsplaatsen in Noord-Nederland. Voor de ruimtelijk-economische projecten is een economische beoordeling uitgevoerd aan de hand van criteria als legitimiteit, effectiviteit, efficiëntie en risico's.

Uit de beoordeling blijkt dat 8 van de 18 voorbeeldprojecten op alle criteria positief scoren, dat wil zeggen dat er een duidelijke legitimatie is voor een rijkssubsidie en dat ze effectief en kostenefficiënt zijn.

De regionale bereikbaarheidsprojecten leveren het volgende beeld op:

- De Zuidelijke Ringweg Groningen en de bereikbaarheid van Leeuwarden scoren positief; de baten zijn hoger dan de kosten.
- Voor de N50 scoort de verbreding naar 2x2 rijbanen wel en de hogere brug niet positief.
- Voor het project knooppunt Joure & Heerenveen blijken de baten zeer beperkt in verhouding tot de kosten.
- Het saldo van kosten en baten is voor alle OV-light maatregelen op de regionale Q-liners na negatief. Mogelijk kunnen de projecten die tot relatief grote reistijd-baten leiden nog verder worden geoptimaliseerd om een betere kosten/batenverhouding te verkrijgen. Het betreft: Q-liners, Leeuwarden-Groningen en Kolibri Tram.

Wordt de bereikbaarheid verbeterd?

Om antwoord te geven op de vraag of de bereikbaarheid wordt verbeterd, is onderscheid gemaakt in de bereikbaarheid van Noord-Nederland, de bereikbaarheid binnen de noordelijke regio en die van de Noordvleugel van de Randstad.

Door de HST3 wordt de reistijd tussen Groningen en Schiphol verbeterd, van ruim 130 minuten naar circa 84 minuten. Naar verwachting zal het aantal treinreizigers met circa 17% toenemen. De Hanzelijn-plus 160 NoordLink zal de reistijd met 11 minuten bekorten tot 119 minuten.

Een aantal van de wegenprojecten en openbaar vervoermaatregelen verbetert de bereikbaarheid binnen Noord-Nederland. Daarbij kan onderscheid worden gemaakt in verbeteringen in stedelijke gebieden (zoals Zuidelijke Ringweg Groningen, bereikbaarheid van Leeuwarden en Kolibri Tram) en verbetering van de verbindingen tussen steden (zoals treinverbinding Leeuwarden-Groningen en een aantal van de bovenregionale Q-liners).

Knelpunten op het traject Schiphol-Lelystad (de Noordvleugel) worden door de HST3 gedeeltelijk opgelost. Voor een volledige oplossing is naar verwachting meer nodig, en dat wordt onderzocht in de Planstudie Openbaar Vervoer Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (SAAL) die onlangs is gestart (zie verder in deze Nieuwsbrief). De Hanzelijn-plus 160 NoordLink-variant omvat een afsnijding langs de snelweg A1. De NS verwacht dat door de aanleg hiervan de reistijd wordt verminderd en dat de knelpunten in Weesp en bij de Vechtbrug worden opgelost. Ook deze problematiek zal in de genoemde Planstudie SAAL nader worden onderzocht.

Wat zijn de ruimtelijke effecten?

Zowel de HST3, de Hanzelijn-plus 160 NoordLink als de regionale bereikbaarheidsprojecten scoren redelijk tot positief omdat ze de bestaande infrastructuur benutten of daarmee bundelen, maar dit voorkomt niet dat de totale hoeveelheid benodigde ruimte die nodig is voor infrastructuur in een aantal situaties wordt vergroot. Ook scoren de openbaar vervoerverbindingen licht positief omdat de bereikbaarheid ten opzichte van de groene ruimte verbetert. Door de HZL+ 160 NoordLink ontstaat een snellere verbinding voor goederentransport waardoor de internationale concurrentiepositie van havens als Amsterdam, Delfzijl en Eemshaven wordt bevorderd.

De ruimtelijke neveneffecten van de voorbeeldprojecten die zijn gesitueerd in de stadscentra zijn in het algemeen beter omdat ze de bestaande stedelijke infrastructuur en vervoersknooppunten versterken.



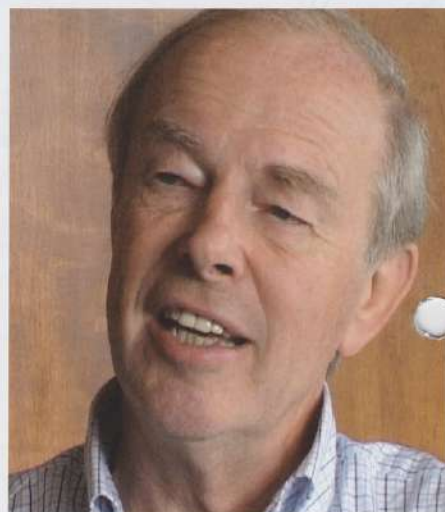
Zijn er effecten op natuur en milieu?

De effecten op natuur en milieu zijn bij de aanleg van een HST3 logischerwijs overwegend negatief omdat het nieuwe infrastructuur betreft en zullen worden veroorzaakt door de doorsnijding van het Van Oordt's Merksengebied (Vogel-Habitatrichtlijngebied) en doorsnijding van de Noordoostpolder (UNESCO en Belvédère gebied). Dit geldt ook voor de aanleg van de Hanzelijn-plus 160 NoordLink-variant. Deze heeft doorsnijdingen bij Echten, het Reestdal en Diemen. De ruimtelijk-economische voorbeeldprojecten hebben in het algemeen een aantal positieve en een aantal negatieve effecten op het milieu, meestal lokaal van aard.

Open proces

De Aanvulling op de Structuurvisie is, behalve in samenwerking met de betrokken decentrale overheden, tot stand gekomen in een breed proces met verschillende partijen. Zo heeft het Critical Review Team (CRT) ook in deze fase het proces van de totstandkoming van de Aanvulling op de Structuurvisie kritisch gevolgd en de minister van Verkeer en Waterstaat geadviseerd. Het CRT bestaat uit onafhankelijke deskundigen afkomstig uit de wetenschappelijke wereld, bestuur en bedrijfsleven. Het CRT heeft de minister een brief gestuurd met een aantal gevolgtrekkingen over de Aanvulling op de Structuurvisie. Deze brief is door de minister met de Aanvulling op de Structuurvisie meegezonden aan de Tweede Kamer.

De Commissie m.e.r. heeft advies uitgebracht over de uitgevoerde Strategische Milieu beoordeling en de aanvulling daarop. Volgens de Commissie blijkt een beoordeling op dit strategische niveau van besluitvorming zeer bruikbare informatie op te leveren. De Commissie m.e.r. voor de Zuiderzeelijn wordt gevormd door hoogleraren, onderzoekers en andere deskundigen. Het Centraal Planbureau (CPB) is gevraagd een second opinion te geven op zowel de kosten batenanalyses van de HST3, de Hanzelijn-plus 160 NoordLink en de regionale bereikbaarheidsprojecten, als op de economische beoordeling van de ruimtelijk-economische projecten. Hiertoe



Mr. E. Kist, voorzitter van het Critical Review Team

heeft het CPB drie notities opgesteld die evenals de uitgebrachte adviezen van het CRT en de Commissie m.e.r. openbaar zijn gemaakt en naar de Tweede Kamer zijn gezonden.

Daarnaast zijn onder andere inwoners, maatschappelijke organisaties en adviesraden en -colleges van het rijk geïnformeerd over de aanpak en de uitkomsten van de Aanvulling op de Structuurvisie en in de gelegenheid gesteld om hierop te reageren.

Regiospecifieke maatregelen scoren goed

"De afgelopen maanden is er onder andere in samenwerking met Noord-Nederland en Economische Zaken intensief gewerkt om enerzijds kostenbesparingen voor de hogesnelheidstrein te onderzoeken en om anderzijds de regiospecifieke projecten concreter te maken. De Aanvulling op de Structuurvisie laat grofweg dezelfde uitkomsten zien als de Structuurvisie van april 2006," zegt Bob Demoet, projectmanager Zuiderzeelijn. "Beide onderzoeken laten zien dat de reistijd door een hogesnelheidstrein wordt teruggebracht en dat sprake is van een beperkte bijdrage aan de versterking van de ruimtelijk-economische structuur van Noord-Nederland. Een aantal regiospecifieke projecten heeft een duidelijk positief effect op de ruimtelijk-economische doelstellingen en op de bereikbaarheid van Noord-Nederland. Indien besloten zou worden om een Regiospecifiek Pakket samen te stellen,



zouden uit een lijst van voorbeeldprojecten de 'best scorende' moeten worden geselecteerd."

Vervolg in voorjaar 2007?

"Het feit dat er nu besloten is geen conclusies

te trekken, betekent dat ook andere besluiten niet zijn genomen of in de tijd zullen opschuiven, zoals het samenstellen van een Regiospecifiek Pakket en de mogelijke Rijksbijdrage (en regionale bijdrage?) voor zo'n pakket," vervolgt Demoet.

"Wel is de Aanvulling op de Structuurvisie mét alle onderliggende rapporten openbaar gemaakt en naar de Tweede Kamer gezonden. De Zuiderzeelijn wordt vermoedelijk pas weer actueel wanneer de verkiezingen van zowel de Tweede Kamer als de Provinciale Staten achter de rug zijn. Dat is misschien pas in het voorjaar van 2007, tenzij natuurlijk een van de politieke partijen het onderwerp opneemt in het regeerakkoord, dan kunnen we ons werk eerder afronden. Want niet alleen het doen van onderzoek, ook de voorbereiding van besluitvorming behoort tot onze taak."

Boosheid en blijdschap:

de Zuiderzeelijn roept emoties op

De afgelopen maanden hebben niet alleen in het teken gestaan van het uitvoeren van aanvullend onderzoek, ook stond de dialoog met de omgeving voorop. Zo is in oktober de Nota van Antwoord afgerond waarmee de inspraak op de Zuiderzeelijn is afgesloten. Deze bericht de insprekers over de wijze waarop is omgegaan met de binnengekomen inspraakreacties op de Structuurvisie Zuiderzeelijn, inclusief het beleidsvoornemen van het kabinet en de Strategische Milieubeoordeling van april 2006. In totaal zijn 135 verschillende inspraakreacties ontvangen en beantwoord.

De Nota van Antwoord is in november en december ter inzage gelegd op 49 locaties in Nederland waaronder gemeentehuizen, provinciehuizen en bibliotheken in de betrokken regio's (zie voor exacte locaties www.zuiderzeelijn.nl). Alle insprekers zullen de Nota tevens ontvangen. Naast de officiële inspraakreacties heeft de Projectorganisatie Zuiderzeelijn ook veel brieven en mailtjes ontvangen met vragen, adviezen, suggesties en tips. Een selectie van veelvuldig ontvangen reacties:

Het kabinet moet zich aan de afspraak houden!

De Structuurvisie Zuiderzeelijn is opgesteld omdat de Tweede Kamer vroeg om nieuw onderzoek naar nut en noodzaak van de Zuiderzeelijn, naar aanleiding van het rapport over de Zuiderzeelijn van de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten (TCI). De vraag van de Tweede Kamer betekende dat alle eerder gemaakte keuzes (door kabinet en Tweede Kamer) omtrent de Zuiderzeelijn als het ware zijn 'geparkeerd' en dat vanuit een volledig open en neutrale positie is gestart met de onderzoeken naar nut en noodzaak.

Dragen andere regio's ook wel eens bij aan de infrastructuur?

Decentrale overheden uit alle regio's, ook die uit de Randstad betalen wel vaker mee aan Rijksinfrastructuur. De reden waarom de regio Noord-Nederland mogelijk bijdraagt aan de Zuiderzeelijn komt voort uit een afspraak die met de raden en de staten van de in de Stuurgroep samenwerkende partijen is gemaakt op 26 en 27 juni 2002 en op 19 december 2002 (Almere).

Kijk verder dan Groningen! Leg een verbinding naar Hamburg, Bremen of Berlijn aan.

In de probleemanalyse voor de Structuurvisie is dit onderzocht. Er blijkt vooralsnog onvoldoende aanleiding voor een dergelijke internationale verbinding. De Duitse overheden hebben interesse getoond in een snelle verbinding, met name in de vorm van een Magneetweefbaan. Dit betreft vooral de decentrale overheid en in mindere mate de nationale overheid. Die heeft in het meest recente regeerakkoord echter niet aangegeven in dit gebied iets te willen initiëren. De Europese Unie ziet de as via Noord-Nederland en Noord-Duitsland en bijbehorende grensoverschrijdende snelle treinverbindingen op dit moment ook niet als één van de prioritaire ontwikkelingsassen.

Is het gereserveerde bedrag voor de Zuiderzeelijn wel goed geïndexeerd en is rekening gehouden met de tijd tussen besluit en uitvoering?

In het kabinetbesluit van december 2001 (Brief aan de Tweede Kamer met kenmerk: DGP/ZZL/u.01.03095) heeft het kabinet besloten fl. 6 miljard (netto contact waarde 2010, prijspeil 2002) te reserveren voor het project Zuiderzeelijn. Hieraan is toegevoegd dat het een maximum bijdrage betreft met een all-in karakter. Na invoering van de Euro is dit bedrag omgezet naar € 2,73 miljard (NCW 2010, prijspeil 2002).

Het voor de Zuiderzeelijn gereserveerde bedrag wordt, zoals alle projecten in de begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, jaarlijks verhoogd om te corrigeren voor prijsinflatie. Zo is de € 2,73 miljard in prijspeil 2002 inmiddels € 2,87 miljard in prijspeil 2006, zoals opgenomen in de Rijksbegroting 2007, Infrastructuurfonds.

Beleidsvoornemen is goede beslissing

Een aantal insprekers is het eens met het voorgenomen besluit te stoppen met het planproces voor de Zuiderzeelijn. Zo wordt gemeld dat men blij is dat de regering zo verstandig is geweest de Zuiderzeelijn niet door te laten gaan, het zou een prestigie object zijn geweest. "In het Noorden zijn wij meer geïnteresseerd in een betere economie met meer arbeidsplaatsen," melden de brievenrichters.

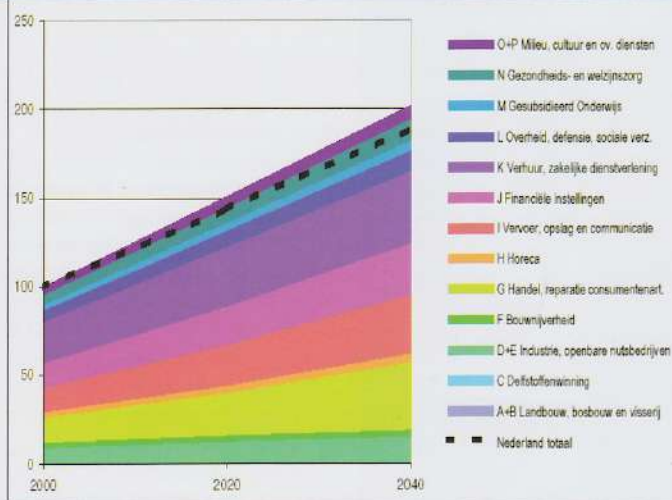
Zuiderzeelijn en Noordvleugel

De Projectorganisatie Zuiderzeelijn maakt onderdeel uit van het Programma Noordvleugel.

Dit bestaat uit acht projecten:

- Zuiderzeelijn
- Planstudie Weg Schiphol-Amsterdam-Almere
- Mainport Schiphol
- Zuidas
- Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer/Bollenstreek
- Ontwikkeling Almere
- Verstedelijking Utrecht
- Verkenning Ring Utrecht/ Netwerkanalyse Utrecht

Deze projecten verkeren in verschillende fasen; soms gaat het om een eerste verkenning van problemen en oplossingen of over beslissingen over nut- en noodzaak en bij weer andere projecten gaat het over locatie- of tracékeuzen.



Het programma Noordvleugel komt voort uit de Nota Ruimte en heeft als doelstelling: een snellere en kwalitatief betere besluitvorming. Daarom wordt vanuit het ministerie

van Verkeer en Waterstaat intensief samengewerkt met andere ministeries (Financiën, Landbouw en Visserij, Economische Zaken, Volkshuisvesting Ruimtelijke

Ordering en Milieubeheer, Binnenlandse zaken en Koninkrijksrelaties) en vindt advisering door tal van maatschappelijke partijen plaats.

Bij de uitvoering van het Programma Noordvleugel wordt steeds gekeken naar vier elementen:

- economie (versterken internationale concurrentiepositie),
- woningbouw (opgave Noordvleugel: 220.000 woningen voor het gehele gebied),
- bereikbaarheid (weg en openbaar vervoer),
- groen/blauw (woon, werk en leefklimaat).

In augustus heeft het kabinet de Noordvleugelbrief (briefnr. 1852) uitgebracht waarin besluiten over deze projecten zijn opgenomen

(zie www.Noordvleugel.nl)

Openbaar vervoer in de Noordvleugel

Uit de Structuurvisie, maar ook uit andere openbaar vervoerstudies blijkt dat er in de Noordvleugel, het gebied Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (SAAL) problemen zijn met het openbaar vervoer. Het gaat dan zowel om de kwaliteit van de verbindingen als om de capaciteit. Dit najaar is daarom de Planstudie Openbaar Vervoer SAAL gestart. De eerste fase daarvan richt

zich op het in beeld brengen van de knelpunten en oplossingsrichtingen op korte, middellange en lange termijn.

Voor de korte termijn, tot en met 2012, worden maatregelen onderzocht die onafhankelijk van de ontwikkeling van Schiphol en Almere nodig zijn.

Voor de middellange termijn tot 2020 wordt er vooral gekeken naar oplossingen via het bestaande spoor.

In de periode na 2020 komt de grootste ontwikkeling van Almere tot stand en het openbaar vervoer moet daarmee gelijke tred houden.



Een aantal opties die nu al in de Structuurvisie globaal is onderzocht zoals een verbinding via de Hollandse Brug en het IJmeer (met

eventueel een IJmeerweg) komen dan mogelijk concreter in beeld. In het projectteam Planstudie OV SAAL zijn naast het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de regionale overheden ook ProRail en NS vertegenwoordigd. De verwachting is dat het nieuwe kabinet voor de zomer van 2007 een besluit zal nemen over deze eerste fase.

Voor meer informatie over openbaar vervoer in de Noordvleugel kunt u contact opnemen met Niels Herber, Niels.Herber@minvenw.nl (070-351 15 01).

 **ZUIDERZEELIJN**

Colofon

Uitgave
De Nieuwsbrief Structuurvisie Zuiderzeelijn is een uitgave van de Projectorganisatie Zuiderzeelijn.

Vormgeving
Edauiw en De Rooij bv,
Koudekerk aan den Rijn

Adres
Projectorganisatie Zuiderzeelijn
P/a Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
E-mail: zsl@minvenw.nl

Hoe nu verder?

In afwachting van verdere ontwikkelingen over de Zuiderzeelijn is dit voorlopig de laatste Nieuwsbrief die wij u toezenden. Met schriftelijke vragen, opmerkingen en suggesties kunt u ons echter nog steeds bereiken via zsl-info@minvenw.nl en telefonisch via de Zuiderzeelijninfo: 070 – 351 78 90. Ook blijft onze site up-to-date en toegankelijk: www.zuiderzeelijn.nl