

Ter behandeling in de vergadering van de  
Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en  
Mobiliteit op 15 april 2002

Aan:  
de leden van de Statencommissies  
Ruimte, Infrastructuur en Mobiliteit en  
Bestuur, Financiën en Economie

(i.a.a. de overige statenleden)

Voor kennisgeving aannemen
-------------------------------

Assen, 18 maart 2002  
Ons kenmerk 11/6.8/2002002257  
Behandeld door de heer J.A. Salomé (0592) 365512  
Onderwerp: Intentieverklaring Zuiderzeelijn

Geachte commissieleden,

Wij hebben u d.d. 7 februari 2002 het kabinetsbesluit rond de aanleg van de Zuiderzeelijn ter kennisneming toegezonden.

In vervolg daarop is een intentieverklaring over de publiek-publieke samenwerking van regio en het Rijk over het project Zuiderzeespoorlijn ondertekend.

Wij bieden u hierbij ter kennisneming deze intentieverklaring, inclusief de begeleidende brief van de voorzitter van de Stuurgroep Zuiderzeelijn, de heer Alders, aan. In de brief wordt de aanleiding voor deze verklaring nader toegelicht.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten van Drenthe,

J.Th. Imholz, wnd. griffier

A.L. ter Beek, voorzitter

Bijlage(n):  
kf/coll.

# Stuurgroep Zuiderzeelijn

Aan geadresseerde  
(zie verzendlijst)

PROV. BESTUUR VAN DRENTHE
No.: _____
Ingek.: 15 FEB 2002
Class nr.: _____
TE BEH. DOOR: _____

Plaats en datum  
Groningen, 14 februari 2002

Briefnummer  
02/ 011

Betreft:  
Intentieverklaring publiek-publieke samenwerking  
project Zuiderzeelijn

Geacht College,

Gisteren is in Den Haag een Intentieverklaring Publiek-Publieke Samenwerking Project Zuiderzeelijn getekend. De verklaring legt een aantal procesafspraken vast die, nader uitgewerkt, moeten leiden tot een bestuursovereenkomst Rijk/regio ten behoeve van het starten van het zogeheten prijsvraagmodel. Het dagelijks bestuur is van oordeel dat de verklaring voldoende evenwichtig is — de beide posities weergeven — en zich beperkt tot de procedurele aspecten.

Een afschrift van de verklaring treft u bijgaand aan.

Bij de ondertekening van de Intentieverklaring heb ik namens de stuurgroep een aantal opmerkingen geplaatst.

1. Met instemming vaststellen dat de afspraken die in 1998 gemaakt zijn tussen het kabinet en het noorden worden nagekomen en dat de resultaten van de studies daarvoor de nodige argumenten hebben opgeleverd (verbetering van de bereikbaarheid; positieve impuls voor de regionale economie; evenwichtiger gebruik van de ruimte; kansen voor een adequaat ruimtelijk beleid op de vervoersas Deltametropool-Noorden). Daarbij dient echter wel de kanttekening te worden geplaatst dat de afspraken in 1998 uitdrukkelijk spreken over een snelle verbinding via het Zuiderzeelijn tracé en in die zin kan de Hanzelijn-plus onmogelijk worden gezien als passend binnen de afspraken. Wij realiseren ons overigens wel dat deze variant meegenomen zal moeten worden in de MER-studie;

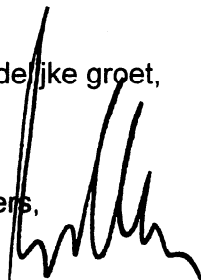
2. Er is sprake van een aanzienlijke financiële impuls (6 miljard gulden, 2,73 miljard Euro) en dat is een opmerkelijk, niet alledaags, besluit. In één klap zijn de eerdere Langman-afspraken verdubbeld. De kanttekening mag echter niet ontbreken dat dit bedrag slechts marginaal hoger is dan de kosten van de eenvoudigste variant (ZZL-IC), terwijl het kabinet zich juist lovend uitlaat over de meerwaarde van de magneetzweefbaan;
3. Het is goed om vast te stellen dat het kabinet zich positief uitlaat over het door de regio voorgestane ruimtelijke beleid (de ontwerpogave);
4. Het is goed dat het kabinet kiest voor een gezamenlijke aanpak;
5. De stuurgroep heeft ook contacten gelegd met de provincie Noord-Holland en de gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer om actief te participeren;
6. Ten aanzien van de financiële bijdrage van de regio moet worden vastgesteld dat het kabinetsbesluit als verrassing kende het verzoek aan de regio om ook aan een HSL financieel bij te dragen. Voorts dat het kabinet uitgaat van een zeer substantiële bijdrage van de regio. Over beide zaken is nu nog niets te zeggen anders dan, dat de regio tot nu toe alleen de bereidheid ten principale heeft uitgesproken over financiële betrokkenheid bij de magneetzweefbaan en dat er sprake dient te zijn van een zekere verhouding in de bijdragen van rijk en provincie. Het gaat om bedragen die de normale spankracht van de begrotingen van de andere overheden te boven gaat. Vanaf het begin is duidelijk geweest dat ook het aandelenbezit in de energiebedrijven hierbij betrokken dient te worden. De motie Crone heeft tijdens de discussie (het spel) de spelregels doen veranderen. Verder moet worden vastgesteld dat hernieuwde discussies in Brussel over de liberalisering en ontwikkelingen in de energiesector onzekerheid tot gevolg hebben. Dit alles is van invloed op de vraag of er sprake kan zijn van vervreemding van het aandelenbezit en zo ja tegen welke prijs. Ook hier staan we voor een gezamenlijke opgave;
7. Het moet gaan om meer dan een "simpele" verbinding tussen de Randstad en het Noorden. Daarom moet uitdrukkelijk gekozen worden voor een bredere ontwerpogave. Een ontwerpogave waarbij de positieve punten kunnen worden gemaximaliseerd en de nadelen geminimaliseerd. Dat geldt niet alleen als uitdaging voor de betrokken overheden, maar ook voor maatschappelijke organisaties, die zich uitgenodigd moeten weten om deel te nemen aan dit creatieve ontwerpproces.

In de brief d.d. 29 januari heeft de stuurgroep al laten weten dat het kabinet zich zou willen houden aan eerdere tijdschema's waarbij de start van de uitvoering nog dit decennium moet plaatsvinden. Dat betekent dat de start van de aanbestedingsprocedure, in de vorm van een zogenaamd prijsvraagmodel, voorzien is voor rond de zomer. De intentieverklaring heeft dan ook uitdrukkelijk als doelstelling om uiterlijk 1 juli 2002 de beoogde Samenwerkingsovereenkomst te sluiten.

De intentieverklaring en de daarbij geplaatste kanttekeningen kunnen betrokken worden bij de discussies in eigen kring en de te voeren gezamenlijke discussies, hopelijk op weg naar een publiek-publieke samenwerkingsovereenkomst voor het project Zuiderzeelijn.

Met vriendelijke groet,

Hans Alders,  
voorzitter



met bijlage



**INTENTIEVERKLARING PUBLIEK-PUBLIEKE SAMENWERKING**  
**PROJECT ZUIDERZEELIJN**

**DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**, mevrouw T. Netelenbos;

en

**DE REGIONALE STUURGROEP ZUIDERZEELIJN**, vertegenwoordigd door haar voorzitter, de heer J.G.M. Alders;

**OVERWEGENDE:**

- a. dat het Kabinet in 1998 in bestuurlijk overleg met het Samenwerkingsverband Noord-Nederland de toezegging heeft gedaan zich te zullen inspannen een snelle verbinding tussen de Randstad en het Noorden op te nemen in het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan en de uitvoering daarvan voor 2010 te laten beginnen;
- b. dat in de Regionale Stuurgroep zijn vertegenwoordigd de provincie Groningen, de provincie Friesland, de Provincie Drenthe, de provincie Flevoland, de gemeente Groningen, de gemeente Leeuwarden, de gemeente Heerenveen, de gemeente Smallingerland, de gemeente Noordoostpolder, de gemeente Lelystad en de gemeente Almere;
- c. dat het doel van de totstandbrenging van de in overweging a. bedoelde snelle verbinding (de "**Zuiderzeelijn**") is het verbeteren van de bereikbaarheid van het Noorden en de Randstad en zodoende het stimuleren van de regionale economie in het Noorden, alsmede het leveren van een bijdrage aan het verbeteren van het evenwicht in de sociaal economische situatie en de ruimtelijke ontwikkelingen in Nederland en het sturen van de ruimtelijke ontwikkelingen;
- d. dat het Kabinet in de verkenningen voor de Zuiderzeelijn vier alternatieven heeft onderzocht: de Hanzelijn-plus, de Intercity-verbinding, de hogesnelheidslijn en de magneetzweefbaan;
- e. dat het Kabinet, na uitvoering van onder meer een tweetal verkenningen, op 21 december 2001 heeft besloten dat de bijdrage aan de doelstelling als genoemd in overweging c. het grootst is bij realisatie van een snelle verbinding van Schiphol naar Groningen via het indicatief in het NVVP opgenomen tracé van de Zuiderzeelijn, met name in de vorm van een HSL of een MZB/MZM;

- f. dat het Kabinet heeft besloten een vervolgproces te starten waarin een geïntegreerde Tracé/MER-aanbestedingsprocedure wordt gevolgd, bestaande uit een aanbestedingsprocedure waarin alleen de snelste alternatieven (HSL en MZB/MZM) met elkaar concurreren, alsmede een Tracé/MER-procedure waarin alle alternatieven aan de orde zijn en de IC en Hanzelijn-plus als terugvalopties gelden wanneer de aanbestedingsprocedure niet tot gewenste resultaten leidt;
- g. Het Kabinet heeft een bedrag van EUR 2,73 miljard (netto contante waarde 2010, prijspeil 2002) gereserveerd voor het Project. Hierbij wordt uitgegaan van een substantiële regionale bijdrage die essentieel is om voldoende financiële basis te garanderen voor marktpartijen in de aanbestedingsprocedure.
- h. dat de Regionale Stuurgroep ten behoeve van de ruimtelijk-economische ontwikkeling van het Noorden en Flevoland een snelle verbinding via het Zuiderzeelijn-tracé noodzakelijk acht en bereid is mede verantwoordelijkheid te dragen voor de totstandkoming daarvan;
- i. dat naar het oordeel van de Regionale Stuurgroep een sturend ruimtelijk beleid onontbeerlijk is om de sociaal-economische ontwikkeling en het behoud van de open ruimten met zijn landschappelijke diversiteit met elkaar in harmonie te brengen en de betrokken provincies en gemeenten bereid zijn dit beleid in gezamenlijke regie te ontwikkelen;
- j. dat de Minister en de in de Regionale Stuurgroep vertegenwoordigde partijen van oordeel zijn dat het voor een succesvolle totstandbrenging en uitvoering van de aanleg en het onderhoud van, alsmede het vervoer over, de Zuiderzeelijn (het "**Project**") van het grootste belang is dat zij het Project gezamenlijk verder vormgeven;
- k. dat de Minister en de in de Regionale Stuurgroep vertegenwoordigde partijen onder meer wensen samen te werken teneinde de randvoorwaarden voor het Project te benoemen alsmede om een non-discriminatoire en transparante aanbestedingsprocedure tot stand te brengen;
- l. dat de Minister en de in de Regionale Stuurgroep vertegenwoordigde partijen voorts beogen nadere afspraken over de door hen aan het Project te leveren bijdragen en de inrichting van hun onderlinge samenwerking te maken;

#### **VERKLAREN:**

de intentie te hebben te bewerkstelligen dat de Staat der Nederlanden en de in de Regionale Stuurgroep vertegenwoordigde partijen als genoemd in overweging b., uiterlijk op 1 juli 2002 een overeenkomst (de "**Samenwerkingsovereenkomst**") sluiten met als doel om te komen tot afspraken over de Projectorganisatie Zuiderzeelijn, de aan het Project te stellen randvoorwaarden,

de financiering van het Project almede de vorm en inhoud van een geïntegreerde Tracé/MER-aanbestedingsprocedure ten behoeve het Project. De Samenwerkingsovereenkomst zal in ieder geval een regeling bevatten over de volgende onderwerpen (hieronder voorzien van een korte toelichting):

### **1. Inhoud van het Project**

De Samenwerkingsovereenkomst bevat een beschrijving van de inhoud van het Project. In de Samenwerkingsovereenkomst worden op basis van de inhoud van het Project de randvoorwaarden en eisen vastgesteld voor de uitoefening van de bevoegdheden van partijen bij de Samenwerkingsovereenkomst. Op basis van de inhoud van het project zal een Programma van Eisen worden opgesteld ten behoeve van de aanbestedingsprocedure ter zake van het Project. Het Programma van Eisen zal zo veel mogelijk bestaan uit functionele eisen.

### **2. Vormgeving Tracé/MER-aanbestedingsprocedure**

De Samenwerkingsovereenkomst zal een regeling bevatten voor de totstandbrenging van een geïntegreerde Tracé/MER-aanbestedingsprocedure, waarin parallel aan de aanbestedingsprocedures de gebruikelijke tracé/MER-procedure voor de Zuiderzeelijn wordt doorlopen. Deze geïntegreerde procedure zal gebaseerd zijn op het in de bijlage bij deze intentieverklaring opgenomen model.

In de Samenwerkingsovereenkomst wordt vastgelegd wie optreedt als aanbesteder in de aanbestedingsprocedures ter zake van het Project en wie zal optreden als opdrachtgever jegens de marktpartij(en) aan welke het Project ingevolge de aanbesteding wordt gegund. In de aanbesteding worden marktpartijen en alternatieven non-discriminatoir behandeld. De aanbesteding zal worden uitgevoerd met inachtneming van hetgeen in de Samenwerkingsovereenkomst is overeengekomen. De Samenwerkingsovereenkomst zal een procedure bevatten voor de besluitvorming bij de zogenaamde go/no go beslismomenten en de gevolgen van een eventuele stopzetting van de aanbesteding.

De juridische uitwerking van de geïntegreerde Tracé/MER-aanbestedingsprocedure geschiedt met inachtneming van de toepasselijke (Europeesrechtelijke) wet- en regelgeving. Het aanbestedingsrechtelijke deel van de procedure zal door de Staat bij de Europese Commissie worden gevalideerd.

### **3. Overheidsbijdrage**

In de Samenwerkingsovereenkomst wordt vastgelegd welke bijdrage door de Staat en welke bijdrage door de overige partijen bij de Samenwerkingsovereenkomst aan het Project zal worden geleverd. Voor de bijdrage van de Staat gelden de uitgangspunten van het Kabinetbesluit d.d. 21 december 2001.



In de Samenwerkingsovereenkomst zullen nadere afspraken worden gemaakt over de onderlinge verhouding tussen de bijdrage van de Staat en de bijdrage van de overige partijen bij de Samenwerkingsovereenkomst in relatie tot de prijs welke in de aanbesteding tot stand komt.

#### **4. Risicoverdeling**

De Samenwerkingsovereenkomst zal een regeling bevatten voor de verdeling tussen de partijen bij de Samenwerkingsovereenkomst van de (financiële) gevolgen voor het Project van de verwezenlijking van nader te bepalen risico's.

#### **5. Projectorganisatie Zuiderzeelijn**

De totstandbrenging en uitvoering van de geïntegreerde Tracé/MER-aanbestedingsprocedure ten behoeve van het Project zal plaatsvinden door een daartoe door partijen bij de Samenwerkingsovereenkomst gezamenlijk onder hun verantwoordelijkheid in te richten Projectorganisatie Zuiderzeelijn.

De Samenwerkingsovereenkomst bevat afspraken over de oprichting, inrichting, samenstelling en financiering van de Projectorganisatie Zuiderzeelijn.

#### **6. Coördinatie inzake uitoefening bevoegdheden en communicatie**

De Samenwerkingsovereenkomst zal een regeling bevatten over de uitoefening van de publiekrechtelijke bevoegdheden van de partijen bij de Samenwerkingsovereenkomst in verband met het Project. Het is de bedoeling dat partijen bij de Samenwerkingsovereenkomst hun publiekrechtelijke bevoegdheden in onderlinge (procedurele en inhoudelijke) afstemming met voortvarendheid uitoefenen. Het is voorts de bedoeling dat bij de uitoefening van deze publiekrechtelijke bevoegdheden de betrokken marktpartijen non-discriminatoir worden behandeld.

De Samenwerkingsovereenkomst zal een regeling bevatten ter zake van de communicatie met marktpartijen en met andere derden over het Project.

De Samenwerkingsovereenkomst bevat afspraken over de noodzakelijke geheimhouding in verband met de aanbesteding.

#### **7. Ruimtelijke ontwerpogave**

De Samenwerkingsovereenkomst bevat een regeling over de afstemming tussen het Project en de aanpalende ruimtelijke ontwikkelingen (een totale ontwerpogave). De intentie hierbij is dat zowel inhoudelijk als in de tijd de plan- en besluitvorming van het Project en de aanpalende ruimtelijke ontwikkelingen op elkaar worden afgestemd.

## **8. Toetreding andere overheden**

Ook andere overheden kunnen toetreden tot de Samenwerkingsovereenkomst.

Ondergetekenden zullen zich ervoor inspannen dat de Samenwerkingsovereenkomst uiterlijk op 1 juli 2002 wordt gesloten en zullen op 2 april 2002 de voortgang van de totstandbrenging van de Samenwerkingsovereenkomst evalueren. Zo nodig zullen zij maatregelen nemen om deze voortgang te verbeteren.

Indien niet uiterlijk op 1 juli 2002 overeenstemming is bereikt over de inhoud van de Samenwerkingsovereenkomst en de datum van ondertekening daarvan, zullen ondergetekenden in overleg treden teneinde de consequenties van het uitblijven van deze overeenstemming te bezien.

Aldus getekend te 's-Gravenhage op 13 februari 2002.

---

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

T. Netelenbos

---

DE REGIONALE STUURGROEP  
ZUIDERZEELIJN

J.G.M. Alders