

***Statenstuk* 2004-143**

Samenwerkingsovereenkomst Zuiderzeelijn

Voorgestelde behandeling:

- Gecombineerde Statencommissies Ruimte, Infrastructuur en Mobiliteit en Bestuur, Financiën en Economie op 23 juni 2004
- provinciale staten op 7 juli 2004
- fatale beslisdatum: 7 juli 2004

Voorgestelde status: **B-stuk**

Behandeld door de heer L. Hoven, telefoonnummer (0592) 3654 98

Portefeuillehouder: de heer S.B. Swierstra

Inleiding

Uw staten hebben op 26 juni 2002 ingestemd met de conclusies van ons college over de toenmalige ontwerp-Samenwerkingsovereenkomst Zuiderzeelijn met bijlagen. Besloten is voorwaardelijk een financiële bijdrage beschikbaar te stellen voor de realisatie van een van beide snelste varianten. Het desbetreffende statenstuk 957 is volledigheidshalve ter kennisneming bijgevoegd. De bijgevoegde toelichting betreft onder meer de noodzaak van aanvullende besluitvorming door de betrokken raden en staten, de referentie van de Drentse besluitvorming, de conclusies van het college over de wijzigingsvoorstellen, enkele financiële aspecten en de beslispunten.

Advies

Instemmen met de beslispunten 7.a tot en met 7.d, zoals vermeld in de toelichting.

Meetbaar/Beoogd beleidseffect

Het sluiten van de Samenwerkingsovereenkomst Zuiderzeelijn is voorwaarde voor de gezamenlijke uitwerking door het Rijk en de regio van het kabinetsbesluit van 21 december 2001 over de planstudiefase van het project.

Argumenten

De realisatie van een snelle Zuiderzeelijn is een van de basisafspraken tussen het kabinet en het Samenwerkingsverband Noord-Nederland (SNN) uit het Langman-akkoord van 16 april 1998 over de versterking van de ruimtelijk-economische structuur van Noord-Nederland.

Uitvoering

Tijdsplanning

Ondertekening van de samenwerkingsovereenkomst is voorzien medio juli 2004.

Financiën

	MZB-variant		HSL-variant	
	NCW* 2002	NCW 2010	NCW 2002	NCW 2010
Totale investeringskosten	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
Kosten regio	€ 745 miljoen	€ 1.020 miljoen	€ 168 miljoen	€ 230 miljoen
Kosten "cluster" Drenthe	€ 50 miljoen	€ 68 miljoen	€ 9 miljoen	p.m.
Uit het budget:	p.m. (zie toelichting punt 4)			

* NCW= netto contante waarde

Monitoring en evaluatie

N.v.t.

Extern betrokkenen

- Ministeries van Economische Zaken, Financiën, Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.
- De provincies Groningen, Fryslân en Flevoland.
- De gemeenten Groningen, Smallingerland, Heerenveen, Leeuwarden, Noordoostpolder, Lelystad en Almere.

Communicatie

Via het Ministerie van Verkeer en Waterstaat c.q. projectorganisatie en Stuurgroep Zuiderzeelijn.

Bijlagen

1. Afschrift statenstuk 957.
2. Brief van 9 juni 2004 van de voorzitter van de Stuurgroep Zuiderzeelijn, met drie afschriften van eerdere brieven van de stuurgroep.
3. Ontwerp-Samenwerkingsovereenkomst Zuiderzeelijn, versie 9 juni 2004 (in tweevoud).
4. Ontwerpbijlagen Samenwerkingsovereenkomst Zuiderzeelijn, versie 9 juni 2004 (in tweevoud).

Ter inzage in de leeskamer

N.v.t.

Assen, 9 juni 2004

Kenmerk: 24/4.6/2004006196

Gedeputeerde staten van Drenthe,

A.L. ter Beek, voorzitter

J.D. Nauta, secretaris

gm/coll.

1. Aanleiding

De voorzitter van de Stuurgroep Zuiderzeelijn heeft de betrokken colleges bij brief van 9 juni 2004 de geactualiseerde ontwerp-Samenwerkingsovereenkomst Zuiderzeelijn toegezonden. De actualisering is een gevolg van nadere besluitvorming door het nieuwe kabinet. De voorzitter licht in zijn brief de belangrijkste wijzigingsvoorstellen toe. Zij zijn het resultaat van intensieve onderhandelingen in de laatste maanden tussen beide delegaties. De ontwerpovereenkomst met bijlagen komt 11 juni 2004 aan de orde in het kabinet. Bij instemming zullen de voorzitters van de beide onderhandelingsdelegaties het principe-akkoord ondertekenen met het voorbehoud van latere instemming door de betrokken raden en staten. Hoewel de wijzigingsvoorstellen niet de regionale principebesluitvorming van juni 2002 (Almere, december 2002) raken, maken zij wel aanvullende besluitvorming door de raden en staten noodzakelijk. Met het oog hierop doen wij u toekomen de brief met bijlagen van de voorzitter van de stuurgroep en de ontwerp-Samenwerkingsovereenkomst met bijlagen. De ontwerpovereenkomsten met bijlagen zijn in tweevoud bijgevoegd: een exemplaar waarin de revisies zichtbaar zijn en een "schoon" exemplaar waarin de wijzigingen zijn "geaccepteerd".

2. Referentie Drentse besluitvorming

Uw staten hebben op 26 juni 2002 ingestemd met de toenmalige ontwerpovereenkomst met bijlagen. Verder is besloten een financiële bijdrage beschikbaar te stellen voor de realisatie van het project. De financiële besluitvorming betrof drie componenten.

- a. Een bijdrage voor de magneetweefbaan (MZB) van maximaal € 50 miljoen netto contante waarde (NCW) 2002, respectievelijk € 68 miljoen NCW 2010.
- b. Een bijdrage voor de hogesnelheidslijn (HSL) die voorlopig wordt bepaald op p.m. en afhankelijk wordt gesteld van de uitkomsten van de regionale onderhandelingen en de besluitvorming daarover in de staten.
- c. Een extra reservering van € 1,66 miljoen NCW 2002, respectievelijk € 2,27 miljoen NCW 2010 voor eventuele risico's na de gunning.

Aan de bijdragen zijn de volgende voorwaarden gesteld.

- Voorfinanciering van de investeringsbijdrage uit eigen provinciale middelen wordt uitgesloten.
- De Drentse aandelen Essent moeten (gedeeltelijk) kunnen worden verzilverd tegen een aanvaardbare opbrengst, waarbij als subvoorwaarden gelden:
 - het eerst "veiligstellen" van het jaarlijkse structurele dividend van de Essent-aandelen als onderdeel van de provinciale begroting;
 - reservering van een deel van de resterende opbrengst voor "overig provinciaal beleid en projecten".

3. Conclusies college over wijzigingsvoorstellen

De onder punt 4 van de brief van de voorzitter behandelde voorstellen geven ons aanleiding het volgende op te merken.

Wij vinden het een positieve ontwikkeling dat de procesmatige, functionele en financiële inbreng van de Noord-Hollandse partijen nu meer concreet in de overeenkomst is verankerd. Het feit dat de uitwerking bij genoemde partijen actief bespreekbaar blijkt, maakt ons hoopvol wat betreft de resultaten dit najaar. Er wordt naar gestreefd de afspraken vast te leggen voor het "go/no go-moment" vaststelling Programma van eisen. Dat biedt een goed moment voor nadere afstemming tussen de functionele ambities en de taakstellende financiële mogelijkheden.

Ten opzichte van de Samenwerkingsovereenkomst versie 2002 vinden wij ook de inpassing als formele procedurestap van de raadpleging van de bevolking ten behoeve van het Programma van eisen een verbetering.

De ontwerpovereenkomst is aanzienlijk aangepast op het onderdeel Afstemming met de problematiek van de bereikbaarheid in de Noordvleugel en die van het ontwikkelingsperspectief van Almere. Wij zijn ons bewust dat de positieve besluitvorming door het Rijk over de doorstart van het Zuiderzeelijn-proces in belangrijke mate een gevolg is van de wijze waarop de belangen van Zuiderzeelijn, Almere en Noordvleugel in de overeenkomst met elkaar in verband zijn gebracht. Tegelijkertijd legt het streven naar onderlinge synergie van deze drie grote projecten een grote verantwoordelijkheid bij het procesmanagement en de bestuurlijke slagvaardigheid van de desbetreffende projectorganisaties. Met name rond het "go/no go-moment" besluitvorming prijsvraag begin 2006 ontstaat aan belangrijk moment van herijking van de verwevenheid van de drie deelprocessen.

Wat betreft de overheidsbijdragen constateren wij dat de risico's van het Rijk en regio op verschillende onderdelen verder zijn begrensd. Dit is mede een gevolg van het Strategisch Akkoord. De in de brief van de stuurgroep geschetste risico's vinden wij aanvaardbaar. Wij wegen daarbij mee het feit dat de procedure na de ondertekening voorziet in nog vier expliciete "go/no go-besluiten". Bij elk van deze afwegingsmomenten zal uitdrukkelijk aandacht worden geschonken aan de risico's van de volgende fase van de procedure.

De overige wijzigingsvoorstellen geven ons geen aanleiding tot kanttekeningen.

4. Financiële aspecten

In de nieuwe ontwerpovereenkomst wordt het maximale karakter van de overheidsbijdragen sterker benadrukt. Van belang is dat de regionale partijen van de samenwerkingsovereenkomst niet garant behoeven te staan voor de van de Noord-Hollandse partijen gevraagde MZB-bijdrage van € 110 miljoen. Dat geldt ook voor het verschil tussen de door de regio geboden bijdrage aan de HSL-variant (NCW 2010: € 230 miljoen) en de door het kabinet in december 2001 gevraagde bijdrage van € 453 miljoen. De tekst van de ontwerpovereenkomst is nu dusdanig dat ook de in artikel 13.2 aangegeven regionale bijdrage volstaat voor een start van de prijsvraag.

Over de dekking van het tekort binnen de regionale MZB-bijdrage kon de afgelopen periode in de stuurgroep nog geen overeenstemming worden bereikt. Met de onder 5.2c van de brief van de voorzitter geschetste aanpak, om dit probleem voor de start prijsvraag formeel op te lossen, stemmen wij in. Wij stellen u voor in deze samenhang voor de extra reservering van de cluster Drenthe van € 1,66 miljoen NCW 2002 (€ 2,27 miljoen NCW 2010) voor Onvoorzien (voorheen Reservering voor risico's na gunning) voorlopig te handhaven. Daarvoor geldt voor ons als voorwaarde dat over de inzet en de bestemming van deze reservering nadere besluitvorming nodig is door uw staten.

In statenstuk 957 komen wij tot de conclusie dat ook een eventuele directe aansluiting op het internationale HSL-netwerk van groot strategisch belang is voor het ruimtelijk-economisch ontwikkelingsperspectief van het nationaal stedelijk netwerk Groningen-Assen. te vinden voor het ruimtelijk-economisch ontwikkelingsperspectief van het nationaal stedelijk netwerk Groningen-Assen. Het college heeft daarbij aangegeven dat de cluster Drenthe (Assen, Noordenveld en Tynaarlo en provincie) als belangrijke partij in het stedelijk netwerk bereid zou moeten zijn tot een zekere financiële bijdrage aan deze variant.

Hiervoor hebben wij onder 2.b gerefereerd aan uw besluit van 26 juni 2002 over de HSL-bijdrage. Dat besluit impliceert een positieve grondhouding voor een nader te bepalen bijdrage. Ook een aantal andere partijen heeft in 2002 een positieve principebeslissing genomen over een bijdrage aan de HSL-variant. Het zijn de gemeenten Groningen, Smallingerland en Almere en de provincie Groningen.

De toezeggingen zijn gebaseerd op een totale regionale HSL-bijdrage van € 168 miljoen NCW 2002, oftewel € 230 miljoen NCW 2010. Eind juni 2002 hebben gedeputeerde staten van Groningen een nader verdeelvoorstel ingebracht voor genoemd totaalbedrag. Daarin wordt uitgegaan van een HSL-bijdrage voor de cluster Drenthe van maximaal € 9 miljoen NCW 2002. Wij vinden deze bijdrage verdedigbaar. In het werkproces is de afgelopen periode deze bijdrage gehanteerd, behoudens latere instemming door uw staten. Wij stellen u voor hierover nu een principebesluit te nemen. Het besluit betreft de garantstelling voor een maximale HSL-bijdrage van de cluster Drenthe van € 9 miljoen.

Hiervoor hebben wij onder punt 2 de door u gestelde voorwaarden aan een provinciale bijdrage aangehaald. De voorwaarden zijn uiteraard ingebracht in de Stuurgroep Zuiderzeelijn en waar nodig bij de onderhandelingen met het Rijk, c.q. de Landsadvocaat. Dat leidt tot de volgende kanttekeningen.

a. Geen voorfinanciering investeringsbijdrage uit provinciale middelen.

Aan deze voorwaarde wordt voldaan. Regionale voorfinanciering van investeringen in de Zuiderzeelijn is niet aan de orde.

b. Voldoende opbrengst provinciale aandelen Essent

Het basisprincipe van "voldoende opbrengst" van de regionale aandelen is verankerd in de samenwerkingsovereenkomst. Het is bestuurlijk en juridisch niet haalbaar gebleken de door Drenthe gestelde aanvullende voorwaarden van voorafgaande "veiligstelling van het jaarlijkse structurele dividend als onderdeel van de provinciale begroting" en "reservering van een deel van de opbrengst voor overige provinciaal beleid en projecten" in de overeenkomst te verankeren. In de stuurgroep is geconcludeerd dat aanvullende voorwaarden als hier bedoeld moeten worden beschouwd als een interne regionale aangelegenheid. Wanneer een beroep op dergelijke aanvullende voorwaarden problemen oplevert voor de nakoming van de toegezegde bijdrage, zal de stuurgroep zich beraden over de ontstane situatie. De artikelen 13.6 tot en met 13.10 regelen hoe te handelen bij "onvoldoende opbrengst". In het voorkomende geval zal te zijner tijd naar bevind van zaken moeten worden gehandeld binnen deze procedure, dan wel de in artikel 24 geregelde procedure voor "onvoorziene omstandigheden".

c. Financiële bijdrage Noord-Drentse gemeenten.

In het statenbesluit van 26 juni 2002 wordt de exacte hoogte van de provinciale bijdrage(n) mede afhankelijk gesteld van de uitkomsten van het overleg met de gemeenten Assen, Noordenveld en Tynaarlo over hun financiële bijdrage(n). Wij stellen ons voor na de ondertekening van de samenwerkingsovereenkomst het overleg te heropenen over de gemeentelijke bijdragen voor de MZB en/of HSL.

Mede in samenhang met de resultaten van het overleg over de gemeentelijke bijdrage(n) zullen wij u voor het "go/no go-moment" besluitvorming prijsvraag (begin 2006) nadere voorstellen doen over de dekking van de provinciale bijdragen als genoemd onder 2.a tot en met 2.c. Daarbij wordt ook betrokken de dekking van het provinciale aandeel binnen het regionale risico van de projectkosten bij tussentijdse beëindiging van de procedure (punt 5.2.b van de brief van de stuurgroep). Voorzover nodig zal het vraagstuk van de eventuele verkoop van (een deel van) de provinciale aandelen Essent bij de afweging worden betrokken.

5. Stappenplan en planning op hoofdlijnen

Wij constateren dat het onder punt 6 van de brief van de voorzitter van de stuurgroep geschetste stappenplan op hoofdlijnen ambitieus is. Naar onze mening mag de tijdsdruk niet ten koste gaan van de zorgvuldigheid van de procedures. Wij zullen hiervoor waken, met name tijdens de fasen van de raadpleging van de burgers en bij de voorbereiding van de bestuurlijke mijlpaal vaststelling Programma van eisen ("go/no go-besluit").

6. Regionale betrokkenheid bij uitwerking samenwerkingsovereenkomst

De onder punt 7 van de brief van de Stuurgroep geschetste organisatorische aanpak heeft onze instemming. Wij zullen bevorderen dat de staten periodiek en actueel worden geïnformeerd over de voortgang van het project.

7. Beslispunten

Samenvattend stellen wij u voor:

- a. in te stemmen met de voorstellen tot wijziging van de ontwerp-Samenwerkingsovereenkomst Zuiderzeelijn;
- b. ons college te machtigen:
 - de onderhandelingen over de ontwerpovereenkomst af te ronden binnen de beleidskaders van het voorliggend ontwerp en de overeenkomst namens de provincie te ondertekenen;
 - de overeenkomst via het samenwerkingsverband van de Stuurgroep Zuiderzeelijn uit te voeren, inclusief de aanwijzing van twee regionale leden van het tijdelijk bestuur Zuiderzeelijn, een en ander onder de voorwaarde van periodieke rapportage aan de staten over de voortgang van het project;
 - bij de afronding van het overleg over de regionale bijdrage voor de HSL uit te gaan van een bijdrage van de cluster Drenthe van maximaal €9 miljoen (NCW 2002);
- c. in te stemmen met de voorbereiding van nadere besluitvorming voor het "go/no go-moment" besluitvorming prijsvraag (begin 2006) over de dekking van de definitieve provinciale bijdragen voor de MZB en de HSL;
- d. in te stemmen met de voorlopige handhaving van het aandeel van de cluster Drenthe van €1,66 miljoen (NCW 2002) in de extra reservering voor Onvoorzien, onder de voorwaarde dat over de inzet en bestemming van de reservering aanvullende besluitvorming is vereist door de raden en/of de staten.

Op te bergen
in de band van
26 juni 2002

***Statenstuk* 957**

Zuiderzeelijn

Advies: ter behandeling in de gecombineerde Statencommissies Bestuur,
Financiën en Economie en Ruimte, Infrastructuur en Mobiliteit op 18 juni
2002

B-stuk

Behandeld door de heer L. Hoven, telefoonnummer (0592) 365498
Portefeuillehouder: de heer S.B. Swierstra

Inleiding

Het kabinet heeft op 21 december 2001 besloten op basis van een tweetal verkenningen zich te blijven inzetten voor de realisatie van een snelle verbinding tussen de Randstad en Noord-Nederland. Voor de verdere uitwerking wordt een vervolgproces gestart, waarin vier alternatieven worden uitgewerkt. Hierbij wordt de procedure gevolgd van een geïntegreerde Tracé/ MER-aanbesteding. Het vervolgproces rond de uitwerking van de snelle Zuiderzeelijn (ZZL) dient te worden geregeld in een samenwerkingsovereenkomst tussen Rijk en regio. Gestreefd wordt naar ondertekening van de overeenkomst vóór 1 juli 2002. Daarmee kan de formele start van de planstudiefase worden geregeld met het kabinet, dat ook verantwoordelijk is voor de principebesluitvorming over de ZZL.

Advies

1. Instemmen met:
 - de conclusies over de samenwerkingsovereenkomst (zie 4.2 van de toelichting)
 - de conclusies over de bijlagen (zie 4.3 van de toelichting)
 - het voorstel voor de MZB/MZM-bijdrage (zie 5.4 van de toelichting)
 - het voorstel voor de HSL-bijdrage (zie 5.5 van de toelichting)
 - de procesafspraken over de dekking van de provinciale bijdrage (zie 5.6 van de toelichting)
 - de afspraken voor het vervolgproces (zie 6 van de toelichting)

Meetbaar/Beoogd beleidseffect

De door het kabinet geclaimde regionale bijdragen in de varianten MZB/MZM en HSL en de regeling van de samenwerking Rijk-regio in een bestuursovereenkomst zijn voorwaarden voor de gezamenlijke uitwerking van de geïntegreerde Tracé/MER-aanbestedingsprocedure van de ZZL.

Argumenten

- 1.1. *De realisatie van een snelle ZZL is een van de basisafspraken tussen kabinet en Samenwerkingsverband Noord-Nederland (SNN) uit het Langman-akkoord van 16 april 1998 over de versterking van de ruimtelijk-economische structuur van Noord-Nederland.*

Uitvoering

Tijdsplanning

Ondertekening van de samenwerkingsovereenkomst is voorzien omstreeks 1 juli 2002.

Financiën

	MZB/MZM-variant	HSL-variant
Investeringskosten 1)	€ 6.400.000.000,--	€ 4.000.000.000,--
Kosten regio 2)	€ 1.065.400.000,--	€ 226.890.000,--
Kosten cluster Drenthe 2)	€ 70.270.000,--	p.m.

- 1) Bedragen op basis van netto contante waarde 2010, prijspeil 2000
- 2) Bedragen op basis van netto contante waarde 2010, prijspeil 2002

Monitoring en evaluatie

N.v.t.

Extern betrokkenen

Rijk (meerdere departementen), provincies Groningen, Fryslân en Flevoland en ZZL-gemeenten.

Communicatie

Via Stuurgroep ZZL en Projectorganisatie ZZL.

Bijlagen

1. Brief d.d. 10 juni 2002 van de voorzitter van de Stuurgroep ZZL.
2. Ontwerpsamenwerkingsovereenkomst (versie 10 juni 2002).
3. Ontwerpbijslagen samenwerkingsovereenkomst (versie 10 juni 2002).
4. Informatiepakket besluitvorming ZZL (reeds toegezonden bij brief van 5 april 2002).

Ter inzage in de leeskamer

N.v.t.

Assen, 11 juni 2002

Kenmerk: 24/4/2002005489

Gedeputeerde staten van Drenthe,

S.B. Swierstra, wnd. voorzitter

J.D. Nauta, griffier

kf/coll.ghn

1. Algemene aspecten

1.1. Aanleiding

Het vervolgproces rond de uitwerking van de snelle ZZL dient te worden geregeld in een samenwerkingsovereenkomst tussen Rijk en regio. De ondertekening van de overeenkomst is gepland vóór 1 juli 2002. Daarmee kan de formele start van de planstudiefase worden geregeld met het kabinet, dat ook verantwoordelijk is voor de principebesluitvorming over de ZZL, en krijgt de samenwerking Rijk-regio ook naar burgerlijk recht betekenis. De minister van verkeer en waterstaat (VW) en de voorzitter van de regionale Stuurgroep ZZL hebben bij brief van 7 juni 2002 het tot nu toe bereikte onderhandelingsakkoord in de vorm van een ontwerp-samenwerkingsovereenkomst met bijlagen toegezonden ter raadpleging van en instemming door de wederzijdse achterbannen. De stukken treft u hierbij aan. Voor de nodige achtergrondinformatie wordt onder meer verwezen naar het bij onze brief van 5 april 2002, kenmerk 14/VV/A2/2002003346, toegezonden informatiepakket van de Stuurgroep ZZL. De stukken geven ons college aanleiding tot de volgende kanttekeningen en voorstellen.

1.2. Basishouding provincie Drenthe

De Stuurgroep ZZL heeft haar standpunt over de resultaten van de Verkenning ZZL, deel 1, vastgelegd in een strategienota van 17 november 2000. Het college heeft in zijn voorstel hierover van 29 november 2000 aan de Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Mobiliteit (RIM) gekozen voor een landsdelige opstelling. Voor de goede orde wordt de argumentatie voor deze opstelling in herinnering gebracht.

“Noord-Nederland streeft al zeer lange tijd naar een nieuwe snelle railverbinding Randstad-Flevoland-Fryslân-Groningen. Vanaf het begin heeft de provincie Drenthe daarbij haar strategie ingezet op de realisering van én de Hanzelijn (spoorlijn Lelystad-Kampen-Zwolle) én de ZZL. De realisatie van de Hanzelijn is inmiddels veiliggesteld. Het college onderschrijft de door de stuurgroep in haar nota van 17 november 2000 geformuleerde strategische belangen van de ZZL. De impact van een majeur infrastructuurproject als de ZZL moet worden beoordeeld op zijn nationale, landsdelige en ruimtelijk-economische langetermijneffecten. Nooit eerder heeft Noord-Nederland voor zo'n uitdagende discussie gestaan over “hoogwaardige technieksprong” en het bijbehorende perspectief van nieuw ruimtelijk denken in nationale context. Daarbij passen bij de geprognostiseerde (licht) negatieve uitkomsten voor de Drentse woon- en werkgelegenheidsbalans de volgende kanttekeningen. De rijksstudies zijn gebaseerd op de nulsituatie in het referentiejaar 2010. Een voor Drenthe belangrijk uitgangspunt voor de nulsituatie is de aannahme dat in 2010 de Hanzelijn al is gerealiseerd. De in het kader van de ZZL-studies geprognostiseerde effecten zijn dus bijstellingen ten opzichte van de al eerder behaalde positieve effecten van de Hanzelijn. Verder sluit het college niet uit dat het gebied van de Regiovisie Groningen-Assen zal profiteren van de effecten van een snelle ZZL. Ten slotte dienen de eventuele negatieve Drentse effecten van de ZZL te worden gerelateerd aan de gehele concessieperiode 2015-2040. Het college vindt deze effecten verdedigbaar ten opzichte van de grote strategische belangen voor het landsdeel Noord-Nederland”.

De Statencommissie RIM heeft op 11 december 2000 met grote meerderheid met deze opstelling ingestemd. De Drentse opstelling is ook uitgedragen in de aansluitende Interprovinciale Statencommissie van 12 december 2000. Naar onze mening geldt de landsdelige opstelling van Drenthe ook voor de beoordeling van de voorliggende stukken. Alleen maximale samenwerking tussen de regionale partijen (provincies, haltegemeenten en overige belanghebbende gemeenten) en de rijksoverheid biedt kans op welslagen van het in gang gezette proces tot realisatie van een snelle ZZL. Mocht het proces slagen, dan kan de komende jaren met de realisatie van de Hanzelijn en de ZZL worden gesproken van een historisch succes in het belang van het ruimtelijk-economisch toekomstperspectief van Noord-Nederland.

1.3. Voortschrijdende besluitvorming

In het Structuurschema verkeer en vervoer (SVV) 2 is de ZZL aangegeven als overige spoorlijn voor personenvervoer en als aanleg nieuw traject/studieproject. In het Langman-akkoord van 16 april 1998 is vastgelegd dat de snelle ZZL wordt opgenomen in het SVV-3, waarbij het streven erop is gericht de uitvoering voor 2010 te beginnen. Deze toezegging is bevestigd in het regeerakkoord van 1998. De ZZL is verder opgenomen in strategische visies als Kompas voor het Noorden, de desbetreffende streekplannen, c.q. Provinciale omgevingsplannen en het begin 2001 vastgestelde Bereikbaarheidsprofiel Noord-Nederland. Ook is de lijn overeenkomstig de voorliggende voorstellen opgenomen in de (overigens nog vast te stellen) Planologische kernbeslissingen Vijfde nota op de ruimtelijke ordening en het Nationaal verkeers- en vervoersplan. Voor de regionale standpuntbepaling is verder van belang de tussenbesluitvorming in december 2000 over de Strategienota van de Stuurgroep ZZL. Alle regionale ZZL-partijen hebben toen ingestemd met het voorstel met grote voortvarendheid te streven naar realisatie van de magneetzweefbaan, inclusief de inzet van het leveren van een nader te bepalen substantiële regionale financiële bijdrage in deze variant. Relevant is ook de voortschrijdende periodieke informatievoorziening door de stuurgroep aan de raads- en statenleden. Naar onze mening betreft de aanstaande besluitvorming dan ook niet het nut en de noodzaak van de ZZL, maar het proces en de randvoorwaarden voor de verdere uitwerking van het project in de planstudiefase en de principiële vraag over de bereidheid van de regio tot een financiële bijdrage aan het project. Ten slotte mag niet onvermeld worden gelaten dat de komende tijd in het kader van de wettelijke Tracé/MER is voorzien in brede publieksvoorlichting en bijbehorende formele overleg- en inspraakprocedures.

2. Kabinetsbesluit 21 december 2001

2.1. Doelstellingen en voorkeursvarianten

Als basis voor het vervolgproces geldt het kabinetsbesluit, zoals verwoord in de brief van 21 december 2001, van de ministers van VW en van volkshuisvesting, ruimtelijke ordening en milieubeheer (VROM) aan de Tweede Kamer. In de brief zijn de volgende doelstellingen van de ZZL verwoord.

- Verbeteren van de bereikbaarheid van het Noorden en de Randstad.
- Stimuleren van de regionale economie van het Noorden.
- Verbeteren van het evenwicht in de sociaal-economische situatie en de ruimtelijke ontwikkelingen in Nederland.
- Benutten van de mogelijkheden van de ZZL om ruimtelijke ontwikkelingen te sturen.

Het kabinet constateert dat de bijdrage van een snelle verbinding tussen de Randstad en het Noorden aan de doelstellingen het grootst is bij realisatie van een nieuwe verbinding via het tracé van de ZZL, met name in de vorm van een HSL of een MZB/MZM. De impuls voor de economie van het Noorden is bij deze varianten volgens het kabinet relatief fors. Het kabinet is van mening dat de vervoersas die ontstaat na realisatie van de ZZL, met daarbij een concentratie van de ruimtelijk-economische effecten binnen de bundelingsgebieden van de stedelijke netwerken als randvoorwaarde, een basis vormt voor de gewenste regionaal-economische ontwikkeling van het Noorden. Een geconcentreerde ruimtelijke ontwikkeling levert volgens het kabinet een bijdrage aan centrumvorming, waarbij tevens een ongewenste ruimtelijke spreiding van effecten wordt voorkomen.

De Tweede Kamer heeft het kabinetsbesluit op 27 februari 2002 behandeld in een algemeen overleg van de Kamercommissie VW met de minister. De Kamercommissie VW heeft bij grote meerderheid ingestemd met het kabinetsbesluit, in afwachting van behandeling te zijner tijd van de resultaten van de geïntegreerde Tracé/MER-aanbesteding. Daarbij heeft de Kamercommissie VW waardering uitgesproken voor de voorgestane samenwerking met de regio en de gestelde procedurele en financiële randvoorwaarden.

Standpunt college

De door het kabinet geformuleerde doelstellingen en ruimtelijke uitgangspunten voor de vervoersas A6/A7 sluiten direct aan bij de strategische uitgangspunten van het Kompas voor het Noorden. Daarbij is voor Drenthe van belang dat ook de tweede noordelijke ontwikkelingsas via de zone A28/A37 overeenkomstig het Kompas is vastgelegd in de nog vast te stellen Vijfde nota op de ruimtelijke ordening, deel C. Wij onderschrijven met de Stuurgroep ZZL de voorkeursvarianten van het kabinet.

2.2. Uitgangspunten uitwerking

In het kabinetsbesluit is een aantal randvoorwaarden geformuleerd voor de verdere uitwerking van het project. Zij hebben betrekking op de volgende hoofdzaken.

- a. Geïntegreerde Tracé/MER-aanbestedingsprocedure
- b. Financiën
- c. Procesafspraken

Ad a. Geïntegreerde Tracé/MER-aanbesteding

Het kabinetsbesluit voorziet in twee parallele procedures:

- aanbestedingsprocedure, bestaande uit twee hoofdonderdelen:
 - prijsvraagprocedure
 - onderhandelingsprocedure
- Tracé/MER-procedure

De in het kabinetsbesluit geschetste geïntegreerde procedure (ook wel Prijsvraagmodel genoemd) is niet eerder in deze vorm toegepast. Relevant is dat het kabinet het, gelet op de aard van het project, van belang acht om de regionale overheden en private partijen geïnteresseerd te betrekken in de planstudiefase. De geïnteresseerde deelname is vooral bedoeld om te voorkomen dat de benodigde rijksbijdrage gedurende de planvorming sterk toeneemt. Het kabinet kiest er voor in de aanbestedingsprocedure private inbreng te mobiliseren voor de HSL en de MZB/MZM. De Tracé/MER zal naast de HSL en de MZB/MZM ook de varianten IC en Hanzelijn-plus omvatten.

Standpunt college

De geïntegreerde aanpak veronderstelt een interactief proces. In de samenwerkingsovereenkomst tussen Rijk en regio worden hierover nadere procesafspraken gemaakt. Van belang vinden wij in dat kader de nadere uitwerking van de randvoorwaarden in een programma van eisen en de opstelling van een beoordelingskader. Belangrijk wordt ook een optimale afstemming op het proces van het Regionaal ruimtelijk masterplan voor de gehele ZZLzone. Wij verwijzen u verder naar ons commentaar op de desbetreffende onderdelen van de samenwerkingsovereenkomst.

Ad b. Financiën

Essentieel voor de geïnteresseerde deelname van alle partijen is het vooraf vastleggen van de financiële kaders en risico's. Het kabinet reserveert voor de snelle ZZL een bedrag van € 2,73 miljard (netto contante waarde 2010, prijspeil 2002) om een perspectiefrijke Tracé/MER-aanbestedingsprocedure te kunnen organiseren. Het betreft een maximumbijdrage met een all-inkarakter, dat wil zeggen inclusief alle kostencomponenten gebonden aan de investering.

Daarnaast gaat het kabinet uit van een substantiële regionale bijdrage, die essentieel is om voldoende financiële basis te garanderen voor de marktpartijen in het aanbestedingstraject. De toelichting op het kabinetsbesluit vermeldt dat het SNN-plus (Groningen, Fryslân, Drenthe en Flevoland) heeft aangegeven te willen investeren in de snelle verbinding. Mede op basis van met het SNN-plus gevoerde (bestuurlijke) overleggen acht het kabinet een regionale bijdrage van ten minste € 1,13 miljard aan de

MZB en van € 0,45 miljard aan de HSL reëel en tevens noodzakelijk. Voor de regionale bijdrage geldt volgens het kabinetsbesluit netto contante waarde 2010, prijspeil 2000.

Het kabinet vindt ook een substantiële private bijdrage essentieel. Deze bijdrage zal resulteren uit de prijsvraag als onderdeel van de aanbestedingsprocedure. Voor de private investering in de ZZL vormt het exploitatiesaldo (opbrengsten vervoerexploitatie minus exploitatiekosten en kosten onderhoud materieel en infrastructuur) een basis. Dit saldo wordt door het kabinet becijferd op ca. € 0,23 miljard voor de HSL en € 0,91 miljard tot € 1,13 miljard voor de MZB/MZM.

Als mogelijke andere financieringsbronnen gelden een bijdrage van de Europese Unie (EU) in het kader van de Trans Europese Netwerken en de restwaarde van de vervoersconcessie na de eerste concessieperiode.

Standpunt college

De Stuurgroep ZZL heeft richting Rijk eerder de principiële bereidheid uitgesproken tot een financiële betrokkenheid aan de MZB. Daarbij dient sprake te zijn van een zekere verhouding tussen de bijdragen van Rijk en regio, omdat het gaat om bedragen die de normale spankracht van de lagere overheden te boven gaan. Vanaf het begin is duidelijk geweest dat ook het aandelenbezit in de energiebedrijven Essent en NUON hierbij betrokken dient te worden. De stuurgroep heeft geen signalen afgegeven over de haalbaarheid van een regionale MZB/MZM-bijdrage van € 1,13 miljard. Tijdens het vooroverleg is verder nooit een regionale bijdrage aan de HSL-variant aan de orde geweest. Tijdens bestuurlijk overleg over de samenwerkingsovereenkomst is het Rijk medegedeeld dat het onderscheid in prijspeil voor de bijdragen van Rijk (2002) en regio (2000) niet redelijk wordt geacht. Voor de besluitvorming over de regionale financiële bijdrage wordt verder verwezen naar hoofdstuk 5.

Ad c. Procesafspraken

In het kabinetsbesluit zijn diverse uitgangspunten vastgelegd voor de uitwerking van de planstudiefase, onder andere: start aanpassen Tracéwet, analyseren en consulteren van de markt, valideren van het Tracé/MER-aanbestedingsmodel bij de Europese Commissie en opstellen van het concept-kwalificatiedocument. Voor de regio relevant is het uitgangspunt dat een procesovereenkomst met de regionale overheden wordt voorbereid en gesloten. De overeenkomst dient de beschikbare regionale bijdrage, de samenwerkingsvorm tussen Rijk en regio, het creëren van een level playing field voor gelijke behandeling van alle alternatieven en ondernemingen en het benoemen van de kaders voor het programma van eisen (absolute randvoorwaarden) te regelen.

Standpunt college

Voor het standpunt over de procesovereenkomst wordt verwezen naar hoofdstuk 4 van dit voorstel.

3. Proces regionale uitwerking kabinetsbesluit

De raden en staten (zie voor Drenthe Statencommissie RIM 11 december 2000) en de Interprovinciale Statencommissie hebben de stuurgroep in december 2000 mandaat verleend binnen de randvoorwaarden van de Strategienota van 17 november 2000 met het Rijk te onderhandelen over de verdere procesgang rond de ZZL. Ook het dagelijks bestuur van het SNN heeft dat mandaat verleend aan de stuurgroep. Voor de goede orde wordt opgemerkt, dat het mandaat betrekking heeft op de regionale voorkeursvariant van de MZB/MZM. De stuurgroep heeft, naar onze mening terecht, gemeend dit voorjaar in overleg met het rijk eerst de implicaties van het kabinetsbesluit verder in beeld te brengen, alvorens de procedure te starten voor de regionale standpuntbepaling over het kabinetsbesluit. Dit bevordert een meer integrale discussie in de raden en de staten over de beoogde samenwerking tussen Rijk en regio, de bijbehorende verdeling van bevoegdheden en risico's en de wederzijdse

financiële betrokkenheid. Gelet op de grote strategische en financiële belangen is het daarbij onvermijdbaar dat de onderhandelingen niet in de openbaarheid kunnen plaatsvinden.

4. Samenwerkingsovereenkomst Rijk-regio

4.1. Opzet

De voorliggende ontwerpsamenwerkingsovereenkomst (versie 11 juni 2002) is mede gebaseerd op de op 13 februari 2002 door de minister van VW en de voorzitter van de Stuurgroep ZZL ondertekende Intentieverklaring publiek-publieke samenwerking project ZZL. Daarin is de overeenkomst aangekondigd, met als doel te komen tot afspraken over de Projectorganisatie ZZL, de aan het project te stellen randvoorwaarden, de financiering van het project, alsmede de vorm en de inhoud van een geïntegreerde Tracé/MER-aanbestedingsprocedure. Daarbij hebben partijen verklaard zich ervoor te zullen inspannen dat de samenwerkingsovereenkomst uiterlijk op 1 juli 2002 wordt gesloten. De landsadvocaat is penvoerder van de overeenkomst.

De samenwerkingsovereenkomst is opgebouwd uit 29 artikelen en 7 bijlagen. De deelnemende partijen zijn de staat, de ministeries van VW en VROM, de 4 betrokken provincies en de 7 bekende haltegemeenten op het traject Almere tot en met Groningen. De provincie Noord-Holland en de haltegemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer vormen (vooralsnog) geen partij in de zin van de overeenkomst. In hun gemeenschappelijke aanbiedingsbrief verklaren de minister en de voorzitter van de stuurgroep dat zijn de Noord-Hollandse partijen op korte termijn nogmaals zullen benaderen voor participatie in de overeenkomst en het leveren van een financiële bijdrage aan de ontwikkeling van de ZZL. Ook belanghebbende (Noord-Drentse) niet-haltegemeenten zijn geen partij in de betekenis van de overeenkomst. Zij zijn overigens wel actief betrokken bij het uitwerkingsproces en de opstelling van het Masterplan.

4.2. Kanttekeningen bij de overeenkomst

Vanuit Drents perspectief worden hierna kanttekeningen geplaatst bij de belangrijkste artikelen. Voorzover niet genoemd, behoeft het desbetreffende artikel geen specifieke Drentse aandacht.

Artikel 2. Samenwerking

In dit artikel wordt vooral de gezamenlijke verantwoordelijkheid voor het project ZZL vastgelegd. Relevant is ook het uitgangspunt van het streven naar consensus bij besluitvorming.

Artikel 3. Gemeenschappelijke regeling

Doel is de oprichting van een gezamenlijke projectorganisatie in de vorm van een openbaar lichaam. De projectorganisatie wordt gevestigd in Lelystad. Provincies en gemeenten zullen op nader overeen te komen voorwaarden menskracht bij de (tijdelijke) projectorganisatie detacheren. Deze menskracht komt ten laste van de projectkosten. Daarnaast geldt dat elke provincie ten minste een projectleider (1 fte) om niet zal detacheren. Artikel 3.4. bevat een regeling voor de financiële afwikkeling van de projectkosten bij tussentijdse beëindiging van de procedure. De kosten komen voor 20% ten laste van de regio.

De intentie is de (bestuurlijke) samenwerking te baseren op de Wet gemeenschappelijke regelingen. Andere opties worden evenwel niet uitgesloten. De samenwerkingsvorm wordt nader uitgewerkt na de ondertekening van de overeenkomst. Daarbij zal specifieke aandacht worden gegeven aan de mandaatregeling en de verantwoordingsplicht. De definitieve voorstellen voor de samenwerkingsvorm worden te zijner tijd ter vaststelling voorgelegd aan de raden en de staten.

Artikel 4. Tijdelijke Projectorganisatie ZZL

In afwachting van de definitieve regeling stelt de minister van VW een tijdelijke projectorganisatie in. Het (tijdelijke) ZZL-bestuur bestaat uit vier leden: ministeries van VW en VROM en één namens de provincies, respectievelijk de gemeenten. Wij stemmen ermee in dat de regionale vertegenwoordiging verder wordt geregeld via de stuurgroep. In de periode van de Tijdelijke Projectorganisatie zal de huidige Stuurgroep ZZL worden gehandhaafd als regionaal afstemmingsplatform.

Artikel 6. Vaststelling Programma van eisen

Na de samenwerkingsovereenkomst vormt het Programma van eisen het eerstvolgende vast te stellen cruciale document. In het Programma van eisen worden met inachtneming van het budget en de scope van de aanbesteding de randvoorwaarden bepaald voor de aanbestedingsprocedure. Partijen die in een latere fase aanvullende en/of afwijkende eisen en randvoorwaarden stellen, zijn op grond van het veroorzakersprincipe zelf verantwoordelijk voor de daaruit voortvloeiende financiële consequenties. Gelet op het grote belang van het Programma van eisen is gekozen voor een zware vaststellingsprocedure, waarbinnen alle individuele partijen het ontwerpprogramma ter instemming krijgen voorgelegd. Uitgangspunt daarbij is dat het ontwerp wordt voorgelegd aan de raden en de staten. Indien partijen niet mochten instemmen met het Programma van eisen, treden partijen zo spoedig mogelijk met elkaar in overleg om de consequenties te bespreken en een oplossing voor de ontstane situatie te vinden. Wordt binnen acht weken geen overeenstemming bereikt, dan wordt de geïntegreerde procedure niet voortgezet.

Artikel 6.10 regelt de financiële afwikkeling mocht de procedure niet worden voortgezet. Ingestemd kan worden met de basisafpraak dat de interne niet-projectkosten voor eigen rekening blijven van de desbetreffende partij.

Artikel 7. Afweging van alternatieven

Ook deze procedurestap is van groot belang voor de uitkomst van het Prijsvraagmodel. Derhalve is ook hier gekozen voor de zware instemmingsprocedure via de Ministerraad, de raden en de staten.

Voor artikel 7.11 geldt ook de bij artikel 6.10 gemaakte kanttekening voor wat betreft de financiële afwikkeling bij staking van de procedure.

Artikel 8. Keuze preferred tenderer en gunningsbeslissing

Ook voor artikel 8.7 geldt de bij artikel 6.10 gemaakte kanttekening voor de financiële afwikkeling bij staking van de procedure.

Artikel 10. Tracéprocedure en MER-procedure

De procedure is overeenkomstig de geldende Tracéwet. Wel dient die wet nog te worden aangepast aan de techniek van de MZB. Het college attendeert op de in artikel 10.2 geregelde "getrechterde" besluitvorming.

Voor artikel 10.8 geldt de eerdere gemaakte kanttekening bij artikel 6.10 voor wat betreft de financiële afwikkeling bij staking van de procedure.

Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat de in artikel 10 geschetste procedure alleen betrekking heeft op de totstandkoming van de besluitvorming in het ZZL-bestuur. Deze procedure laat onverlet de in de Tracéwet geregelde formele procesgang rond publieke informatievoorziening en inspraak.

Artikel 11. Masterplan en ruimtelijke ontwerpogave

De overeenkomst voorziet er in dat het door de regio (provincies en halte- en niet-haltegemeenten) op te stellen Masterplan leidend wordt voor de uitwerking van de ruimtelijke ontwerpogave voor de ZZL. De uitgangspunten voor de ontwerpogave zijn verwoord in bijlage 3. Hierin zijn tevens de belangrijkste mijlpalen en afstemmingsmomenten met de Tracé/MER-aanbestedingsprocedure vastgelegd.

Artikel 13. Overheidsbijdrage

Aan dit onderwerp wordt afzonderlijk aandacht besteed in hoofdstuk 5 van dit voorstel.

Artikel 14. Risicoverdeling

Met uitzondering van de in de artikelen 14.2 tot en met 14.4 genoemde uitzonderingen worden alle risico's verondersteld te zijn begrepen in het ZZL-budget.

De artikelen 14.2 en 14.3 openen mogelijkheden voor latere overheveling van risico's van de opdrachtnemers naar de opdrachtgever, onder gelijktijdige verlaging van de maximale prijs voor de opdrachtnemers en reservering van het desbetreffende bedrag voor de desbetreffende risico's. Hierbij dient er naar onze mening voor te worden gewaakt dat de maximale overheidsbijdragen niet worden overschreden.

De artikelen 14.5 en 14.6 betreffen de situatie dat de reservering van de financiële ruimte voor risico's wordt overschreden na de gunningsbeslissing. De regeling voorziet erin, dat de regio bovenop haar initiële bijdrage een bedrag reserveert van € 33,17 miljoen voor risico's als hier bedoeld. Het aandeel hierin van de Drentse partijen bedraagt € 1,66 miljoen (netto contante waarde 2002).

Artikel 15. Afwijkende eisen en/of randvoorwaarden

Wij kunnen instemmen met de regeling voor de besluitvorming en de kostentoekening van afwijkende eisen en/of randvoorwaarden ten opzichte van de eerder gezamenlijk vastgestelde scopes voor de Tracé/MER, c.q. aanbesteding en het programma van eisen volgens het veroorzakersprincipe. In het tweede deel van artikel 15.3 is een uitzondering op de algemene regeling geformuleerd, namelijk dat de besluitende partij (direct verantwoordelijk voor de extra eisen en/of randvoorwaarden) de kosten kan doorverwijzen naar de partij die het initiatief tot de besluitvorming heeft genomen. Deze regeling is opgenomen om te voorkomen dat partijen die zich hebben gebonden aan de samenwerkingsovereenkomst, de scopes en het programma van eisen, via lobby-activiteiten bij één van de Kamers der Staten-Generaal toch trachten te bereiken extra voorzieningen gerealiseerd te krijgen ten laste van andere partijen, die verantwoordelijk zijn voor de formele besluitvorming. Voor de goede orde zij vermeld, dat in casu onder Partij dient te worden verstaan een van de officiële partijen die de overeenkomst hebben getekend.

Artikel 16. Coördinatie van verlening van vergunningen

Tijdens de nadere uitwerking van de gemeenschappelijke regeling zal worden gezien in hoeverre de éénloketgedachte ook kan worden toegepast op de coördinatie en de afstemming van procedures voor vergunningverlening, met behoud van ieders eigen formele bevoegdheden.

Artikel 22. Onvoorziene omstandigheden

Dit artikel regelt de ontbinding van de samenwerkingsovereenkomst als gevolg van onvoorziene omstandigheden en de verplichting voor partijen deze omstandigheden onmiddellijk schriftelijk te melden aan de andere partijen. Voor de afwikkeling van dergelijke situaties wordt volstaan met de verplichting over de ontstane situatie en de consequenties daarvan met elkaar in onderling overleg te treden en zo mogelijk een oplossing te creëren. Een vaste financiële regeling is hiervoor niet voorhanden.

Artikel 24. Inwerkingtreding en looptijd

De samenwerkingsovereenkomst treedt in werking na ondertekening en heeft, behoudens tussentijdse beëindiging, een looptijd tot dat de ZZL volledig in gebruik is genomen. Een uitzondering geldt voor de risico's voor de periode na de ingebruikname, waarvan tijdens de aanbestedingsprocedure is besloten dat zij beter gedragen kunnen worden door de opdrachtgever. Voor deze situaties blijft de overeenkomst van kracht tot de beëindiging van de eerste concessieperiode.

Artikel 25. (Tussentijdse) beëindiging

Dit artikel regelt limitatief de mogelijkheden tot (tussentijdse) beëindiging van de samenwerkingsovereenkomst. De regeling impliceert dat partijen niet kunnen uitreden zolang de samenwerking zich afspeelt binnen de grenzen van de overeengekomen scope van de aanbesteding en/of de topeisen en -randvoorwaarden en het programma van eisen.

Conclusies college

Met de tekst van de samenwerkingsovereenkomst kan worden ingestemd.

4.3. Kanttekeningen bij bijlagen

Bijlage 1. Geïntegreerde procedure

Met de gegeven toelichting kan worden ingestemd.

Bijlage 2. Groen Polderoverleg

Met de uitgangspunten kan worden ingestemd.

Bijlage 3. Ruimtelijke ontwerpogave

Met betrekking tot de ruimtelijke ontwerpogave worden ook de relaties met het Masterplan benoemd. De belangrijkste mijlpalen en onderlinge afstemmingsmomenten zijn schematisch in beeld gebracht.

Bijlage 4. Scope van het project ZZL

Onder de scope wordt verstaan het werkterrein van de Projectorganisatie ZZL. De scope wordt in deze bijlage vanuit drie invalshoeken afgebakend: de ruimtelijke ontwerpogave, het Tracé/MER en de aanbesteding.

Bijlage 4. Topeisen en randvoorwaarden

Dit betreft een belangrijk document, omdat het de vertrekpunten definieert voor de opstelling van het programma van eisen. Indirect bevat het al een basis voor een latere toetsing van de vraag of een eis en/of randvoorwaarde al dan niet als extra moet worden beoordeeld, inclusief de daaruit voortvloeiende kostentoerekening op basis van het veroorzakersprincipe. Voor de goede orde wordt vermeld, dat de fase van opstelling van het programma van eisen nog ruime mogelijkheden kent voor nadere uitwerking en specificatie van de topeisen en uitwisseling van extra kostenposten versus besparingen elders binnen het project. De geformuleerde topeisen hebben geen directe plantechische consequenties voor het Drentse grondgebied. Wel vermeldt de paragraaf Aansluiting op voor- en natransport dat alle ZZL-stations direct moeten aansluiten op regionaal, stadsgewestelijk en lokaal openbaar vervoer (vervoersknopen). In dit verband verdient volgens de tekst de aansluiting van Assen via het te ontwikkelen stadsgewestelijk openbaar vervoer aandacht. Het spreekt vanzelf dat deze aandacht zich niet dient te beperken tot de aansluiting van Assen, maar zal betreffen de implementatie van het totale stadsgewestelijk openbaar vervoer Groningen-Assen.

Bijlage 5. Ontwerp-Instellingsbesluit Tijdelijke Projectorganisatie ZZL

De regionale personele inbreng in de projectorganisatie zal verder vorm worden gegeven via de Stuurgroep ZZL.

Bijlage 6. Communicatie

Met de geformuleerde uitgangspunten kan worden ingestemd.

*Standpunt college
Ingestemd wordt met de bijlagen.*

5. Regionale financiële bijdrage

5.1. Uitgangspunten kabinetsbesluit 21 december 2001

Onder 2.2 zijn de uitgangspunten van het kabinet verwoord, waarbij de volgende conclusies van de stuurgroep gelden.

- Het Rijk is eerder kenbaar gemaakt dat een regionale bijdrage aan de MZB/MZM-variant bespreekbaar is.
- Een regionale bijdrage aan de MZB/MZM in de orde van grootte van € 1,13 miljard is niet eerder benoemd.
- Het onderscheid in prijspeil tussen de bijdragen van het Rijk (2002) en de regio (2002) dient te worden opgegeven
- Een regionale bijdrage aan de HSL is niet eerder aan de orde geweest.
- De regionale bijdrage is van meet af aan gekoppeld aan het vraagstuk van inzet van de regionale aandelen in de energiebedrijven Essent en NUON.

5.2. Opstelling provincie Drenthe tot nu toe

Tijdens de onderhandelingsfase over de regionale MZB/MZM-bijdrage is van provinciezijde de volgende opstelling gekozen.

Voor Drenthe geldt een terughoudende opstelling, gezien haar relatieve belang. Daarbij wordt ingecalculeerd dat een snelle ZZL de positieve ruimtelijk-economische effecten van de Hanzelijn voor deze provincie deels weer ongedaan maakt (zie uitkomsten Verkenning ZZL, deel 1). Ook wordt rekening gehouden met de beperkte financiële draagkracht van de provincie.

Het college heeft echter het strategisch belang van de ZZL voor het landsdeel Noord-Nederland laten prevaleren. Ook wordt rekening gehouden met het feit dat de Noord-Drentse gemeenten in zekere mate qua woon- en werkgelegenheidseffecten zullen profiteren van een ZZL-hoofdstation Groningen. Het college heeft dan ook zijn principebereidheid uitgesproken tot een nader te bepalen financiële bijdrage aan de MZB/MZM-variant. Aan de provinciale bijdrage zijn de volgende voorwaarden verbonden.

- Het voorbehoud van formele instemming door de staten.
- De bijdrage is gebonden aan een nader te bepalen maximum.
- De provincie kan niet worden aangesproken voor eventuele tegenvallers.
- De bijdrage is gebonden aan het eindresultaat.
- Een bijdrage in de exploitatie van de ZZL wordt uitgesloten.
- Voorfinanciering van de investeringsbijdrage uit eigen provinciale middelen wordt uitgesloten.
- Een aanvaardbare uitwerking van de risicoparagraaf en de in de samenwerkingsovereenkomst met het Rijk vast te leggen andere regionale eisen en randvoorwaarden.
- De Drentse aandelen Essent moeten (gedeeltelijk) kunnen worden verzilverd tegen een aanvaardbare opbrengst.

Hierbij is ervan uitgegaan dat het Stadsgewestelijk Openbaar Vervoer Groningen-Assen ten tijde van het operationeel worden van de ZZL (2015) zal zijn gerealiseerd.

5.3. Regionale bijdrage

Het onderhandelingsmandaat van de Stuurgroep ZZL beperkt zich tot de MZB/MZM-variant. Binnen de stuurgroep kon de afgelopen maanden geen volledige overeenstemming worden bereikt over de hoogte en de onderlinge verdeelsleutel voor de regionale MZB/MZM-bijdrage. De haalbaarheid van een eventuele regionale bijdrage in de HSL is binnen de stuurgroep slechts in verkennende zin besproken. De voorzitter van de stuurgroep doet op grond van zijn persoonlijke inschattingen van haalbaarheid de onder 5.4 en 5.5 te behandelen voorstellen voor de regionale bijdragen. Zijn voorstellen zijn mede gebaseerd op de ruimtelijk-economische voordelen die gespreid optreden over de ZZL-route, de "verdien capaciteit" rond de haltlocaties en de "vermogensposities" van de verschillende partijen. Voor Drenthe geldt daarnaast volgens hem het feit dat slechts sprake is van een afgeleid belang (deels weglekken van eerdere voordelen van de Hanzelijn). Verder zijn de voorstellen in afwijking van het kabinetsbesluit gebaseerd op prijspeil 2002 in plaats van prijspeil 2000. Hiervoor is inmiddels overeenstemming bereikt met de onderhandelingsdelegatie van het Rijk.

5.4. Bijdrage MZB/MZM-variant

Zoals bekend claimde het kabinet in zijn besluit van 21 december 2001 een regionale bijdrage van € 1,13 miljard (netto contante waarde 2010 en prijspeil 2000). De voorzitters van de onderhandelingsdelegaties van het Rijk en de regio doen een compromisvoorstel van € 1,02 miljard (netto contante waarde 2010 en prijspeil 2002).

De voorzitter van de Stuurgroep ZZL doet hiervoor bij brief van 10 juni 2002 het volgende verdeelvoorstel.

Deelnemer (provincie en gemeenten)	netto contante waarde 2002 (in € mln)	netto contante waarde 2010 (in € mln)
Groningen	325	445
Fryslân	270	370
Drenthe	50	68
Flevoland	100	137
Totaal	745	1020

Standpunt college

Met het compromisvoorstel van de voorzitters van de beide onderhandelingsdelegaties kan worden ingestemd. Dat geldt ook voor het voorstel van de voorzitter van de stuurgroep voor de onderlinge verdeelsleutel van de regionale bijdrage. De positieve effecten van een MZB/MZM-terminal Groningen zullen neerslaan in de stad Groningen en haar directe omgeving, waartoe wordt gerekend het gebied van de Regiovisie Groningen-Assen. Wij rekenen de gemeenten Assen, Noordenveld en Tynaarlo dan ook tot de belanghebbende Drentse partijen. Het bestuurlijk overleg met deze partijen over een financiële bijdrage is recentelijk geopend. Het college van Assen heeft zich inmiddels als belangrijke partner in de Regiovisie bereid verklaard over een bijdrage in discussie te treden met de raad. Wij zijn in afwachting van de principebesluitvorming door de colleges. Wij hopen de Drentse onderhandelingen de komende weken in positieve zin te kunnen afronden. Als richtbedrag geldt daarbij voor ons college een bijdrage voor het totale cluster Drenthe van € 51,66 miljoen (netto contante waarde 2002 en inclusief reservering extra risico's na gunning). De staten worden over de uitkomsten van de onderhandelingen geïnformeerd.

5.5. Bijdrage HSL-variant

Het kabinet claimt in deze variant een regionale bijdrage van € 0,45 miljard. De stuurgroep heeft tot nu toe op dit onderdeel terughoudend gereageerd, omdat haar hiervoor ook elk mandaat van de raden en de staten ontbreekt. In het bestuurlijk overleg met het Rijk is wel duidelijk geworden dat een absoluut

“nee” tegen een regionale HSL-bijdrage 1 vergaande consequenties kan hebben. De reden hiervan ligt in het kabinetsbesluit van 21 december 2001, dat voorziet in een aanbestedingscompetitie tussen de twee snelste varianten: MZB/MZM en HSL. Bij het ontbreken van een regionale bijdrage wordt niet voldaan aan de financiële kaders voor de HSL-variant, waardoor de aanbestedingscompetitie in de visie van het Rijk niet kan worden gestart. Het Rijk beroept zich daarbij op de basisbeginselen die de EU stelt aan een aanbesteding: transparant, proportioneel en non-discriminatoir. Dit laatste is in het geding wanneer sprake is van een “ingebakken voorkeur” of een voorsprong van een mededinger. Het ontbreken van een regionale bijdrage voor de HSL betekent in de visie van het Rijk dat er geen sprake is van een level playing field, waarmee niet wordt voldaan aan de EU-voorschriften.

De stuurgroep heeft in haar onderhandelingen met het Rijk bezwaar aangetekend tegen de in het kabinetsbesluit van 21 december 2002 vastgelegde differentiatie van de rijksbijdrage naar ZZL-alternatieven. De gereserveerde maximale rijksbijdrage van € 2,73 miljard dient in de visie van de stuurgroep in beginsel ook beschikbaar te zijn voor de HSL. In dat geval is ook bij een lagere regionale bijdrage wel degelijk sprake van een level playing field. De beide onderhandelingsdelegaties hebben ook op dit punt een compromisvoorstel weten te bereiken. Het voorstel houdt in dat de regio kan volstaan met een bijdrage van € 0,23 miljard (netto contante waarde 2010, prijspeil 2002) en dat het Rijk afziet van differentiatie van zijn bijdrage.

In de Stuurgroep ZZL hebben de afgelopen weken de volgende partijen zich bereid verklaard tot een HSL-bijdrage, dan wel bereid verklaard een bijdrage te (her)overwegen, c.q. daarover in overleg te treden met hun raad of de staten: provincie en gemeente Groningen, gemeente Smalingerland, provincies Drenthe en Flevoland en gemeente Almere.

Standpunt college

Alhoewel de voorkeur uitgaat naar een ZZL in de MZB/MZM-uitvoering, komt het college bij heroverweging tot de conclusie dat ook een eventuele directe aansluiting op het internationale HSL-netwerk voor het ruimtelijk-economisch ontwikkelingsperspectief van het nationaal stedelijk netwerk Groningen-Assen van groot strategisch belang zal zijn. Als partner in het stedelijk netwerk zou het cluster Drenthe dan ook bereid moeten zijn tot overweging van een zekere financiële bijdrage aan deze variant. Bij een positieve grondhouding van de staten zal het college hiervoor een voorstel doen.

5.6. Dekking provinciale bijdrage

Onder 5.4 en 5.5 is voorgesteld als maximale bijdrage van het cluster Drenthe € 50 miljoen voor de MZB/MZM en p.m. voor de HSL te hanteren. Daarnaast dient rekening te worden gehouden met het aandeel van het cluster Drenthe van € 1,66 miljoen in de extra reservering voor risico's na de gunning. Het overgrote deel van de bijdragen zal ten laste komen van de provincie. De staten worden geïnformeerd over de uitkomsten van de nog lopende onderhandelingen met de drie betrokken Noord-Drentse gemeenten. Op dat moment zal het college ook concrete voorstellen doen over de dekking van de eerst dan concreet te bepalen provinciale bijdrage. Met betrekking tot die dekking wordt alvast het volgende opgemerkt.

In het overleg met het Rijk is steeds aangegeven, dat de geclaimde regionale bijdrage de normale begrotingsruimte van meerdere partijen te boven gaat. Als voorwaarde voor een bijdrage in de gevraagde orde van grootte geldt dan ook de mogelijkheid van vervreemding van de regionale aandelen van Essent en NUON. Een ambtelijke werkgroep van Rijk en regio heeft geconstateerd dat de waarde van het regionale aandelenbezit in beide energiebedrijven onder bepaalde aannames in beginsel voldoende is ter dekking van de gevraagde bijdrage. Echter, daarbij dienen enkele zaken nader te worden ingecalculereerd. Het aandelenbezit van de afzonderlijke partijen correspondeert niet zonder meer met de beoogde verdeelsleutel tussen de verschillende provinciale clusters van partijen. Desbetreffende partijen kunnen ook andere beleidswensen hebben ter besteding van de opbrengst van de aandelen. En niet in de laatste plaats speelt de onzekerheid over de werkelijke opbrengsten een rol, mede

in relatie tot de nog volop in beweging zijnde nationale regelgeving op dit terrein (zie onder meer motie Crone). Tijdens de afgelopen onderhandelingen met het Rijk is een betalingsregeling, door middel van overdracht aan het Rijk van regionale aandelen Essent/NUON, niet mogelijk gebleken. Ook is het Rijk niet bereid tot een garantieregeling voor de opbrengst van de regionale aandelen. Hetzelfde geldt voor procesafspraken voor het risico van eventuele waardevermindering als gevolg van rijksbeleid. Van belang is nu dan ook dat in artikel 13 van de samenwerkingsovereenkomst is vastgelegd dat op elk go/no go-moment in de geïntegreerde procedure wordt bezien of de waarde van de aandelen de overeengekomen bijdrage mogelijk maakt. Zo niet, dan wordt de procedure beëindigd zodat de regio geen bijdrage hoeft te leveren waarvoor geen middelen beschikbaar zijn. Wel levert de regio in dat geval een bijdrage van 20% in de tot dan gemaakte projectkosten. De projectkosten komen in deze situatie volledig ten laste van het Rijk, in geval de onvoldoende opbrengst van de aandelen een gevolg is van waardedaling onder invloed van na de inwerkingtreding van de samenwerkingsovereenkomst door de staat tot stand gebrachte wet- en regelgeving op het gebied van liberalisering van de energiemarkt.

Standpunt college

Ingestemd kan worden met de in artikel 13 vastgelegde regeling voor periodieke (her)ijking van de waarde van de regionale aandelen Essent en NUON als "onderpand" voor de regionale bijdrage en de bijbehorende go/no go-afspraken.

De maximale bijdrage van het cluster Drenthe aan de MZB/MZM bedraagt € 50 miljoen plus een extra reservering van € 1,66 miljoen voor eventuele risico's na de gunning (bedragen netto contante waarde 2002, prijspeil 2002).

De staten zal te zijner tijd een definitief dekkingsvoorstel worden aangeboden, mede in samenhang met de definitieve procedureafspraken over de aandelen Essent/NUON, de uitkomsten van de onderhandelingen over de bijdrage van het cluster Drenthe en de bijbehorende onderverdeling tussen de Drentse partijen. Wat betreft de inzet van de opbrengst van de provinciale aandelen Essent geldt als uitgangspunt dat eerst het jaarlijkse dividend als onderdeel van de begroting zal worden veiliggesteld. De resterende opbrengst zal gedeeltelijk worden ingezet voor de ZZL, teneinde ook financiële ruimte te kunnen creëren voor overig beleid en projecten.

6. Vervolgproces

Op korte termijn wordt getracht de onderhandelingen over de samenwerkingsovereenkomst af te ronden met het Rijk. Inzet is nog steeds een ondertekening vóór 1 juli 2002. Na de ondertekening wordt een doorstart gemaakt met diverse uitwerkingsaspecten, zoals aangegeven in dit voorstel. Eén van de belangrijkste betreft de uitwerking van de definitieve samenwerkingsvorm. Daarnaast wordt reeds met grote voortvarendheid gewerkt aan de voorbereiding van de Geïntegreerde Tracé/MER-aanbestedingsprocedure. Komend najaar worden volgens planning reeds ontwerpen voor de Startnota Tracé/MER en het programma van eisen gepresenteerd. Van regiozijde wordt actief deelgenomen aan de desbetreffende deelprojecten. Een ander deelproject onder grote tijdsdruk betreft het regionale Masterplan, dat onder regie van de portefeuillehouders ruimtelijke ordening wordt voorbereid.

Standpunt college

Akkoord gaan met ondertekening namens Drenthe van de samenwerkingsovereenkomst, met het voorbehoud dat de onderhandelingen met het Rijk worden afgerond binnen de marges zoals aangegeven in dit voorstel.

De staten zullen periodiek worden geïnformeerd over de voortgang van rond genoemde werkprocessen.

7. Besluitvorming

De staten worden met verzoek om instemming de standpunten van het college voorgelegd met betrekking tot:

- a. de samenwerkingsovereenkomst (zie 4.2)
- b. de bijlagen van de overeenkomst (zie 4.3)
- c. het voorstel voor de MZB/MZM-bijdrage (zie 5.4)
- d. het voorstel voor een HSL-bijdrage (zie 5.5)
- e. de procesafspraken over de dekking van de provinciale bijdrage (zie 5.6)
- f. de afspraken voor het vervolgproces (zie 6)

Hierbij wordt in herinnering gebracht de in de aabiedingsbrief van 10 juni 2002 van de voorzitter van de stuurgroep verwoorde bereidheid om vanuit de stuurgroep deel te nemen aan eventuele informatieve bijeenkomsten van commissies of raden en staten of anderszins vragen te beantwoorden.

Provinciale staten van Drenthe;

gelezen het voorstel van gedeputeerde staten van Drenthe van 11 juni 2002, kenmerk 24/4/2002005489;

BESLUITEN:

- I. in te stemmen met de conclusies van gedeputeerde staten over de ontwerpsamenwerkingsovereenkomst Rijk-regio inzake project Zuiderzeelijn en haar bijlagen, zoals verwoord onder 4.2 en 4.3 van het voorstel, en met de afspraken voor het vervolgproces, zoals weergegeven onder 6;
- II. te bepalen dat de bijdrage van het cluster Drenthe in de MZB/MZM-variant maximaal bedraagt € 51,66 miljoen (netto contante waarde 2002, prijspeil 2002) inclusief reservering voor extra budget voor risico's na de gunning en onder voorbehoud van de besluitvorming door de gemeentebesturen en andere afweging van de Drentse gemeentelijke bijdragen in relatie tot de bijdragen van de overige gemeenten;
- III. te bepalen dat de bijdrage van het cluster Drenthe in de HSL-variant voorlopig wordt bepaald op p.m. en afhankelijk wordt gesteld van de uitkomsten van de regionale onderhandelingen en de besluitvorming daarover in de staten;
- IV. voor het provinciale aandeel in de bijdragen ad II. en ad III. de volgende voorwaarden gelden.
 - Voorfinanciering van de investeringsbijdrage uit eigen provinciale middelen wordt uitgesloten.
 - De Drentse aandelen Essent moeten (gedeeltelijk) kunnen worden verzilverd tegen een aanvaardbare opbrengst, waarbij als subvoorwaarden gelden dat het jaarlijkse structurele dividend als onderdeel voor de provinciale begroting eerst wordt "veiliggesteld" en dat een deel van de resterende opbrengst wordt gereserveerd voor "overig provinciaal beleid en projecten".
 - De exacte hoogte wordt mede afhankelijk gesteld van de uitkomsten van het overleg met de Noord-Drentse gemeenten over hun financiële bijdrage(n);
- V. met inachtneming van ad I. tot en met ad IV. in te stemmen met de samenwerkingsovereenkomst en haar bijlagen.

Assen, 26 juni 2002

Provinciale staten voornoemd,

, griffier

, voorzitter



Stuurgroep Zuiderzeelijn

De Colleges van Gedeputeerde Staten van
Groningen, Fryslân, Drenthe en Flevoland

De Colleges van Burgemeester en Wethouders van
Groningen, Smallingerland, Heerenveen, Leeuwarden,
Noordoostpolder, Lelystad en Almere

Plaats en datum
Haren, 9 juni 2004

Briefnummer
04/007

Betreft
ontwerp-Samenwerkingsovereenkomst Zuiderzeelijn

Geachte Colleges,

1. Aanleiding

Het kabinet heeft in april 2004 het PKB-deel 3 van de Nota Ruimte gepresenteerd. In samenhang daarmee heeft het kabinet ook het besluit genomen het vervolgproces voor de Zuiderzeelijn te starten. Dat komt voor de korte termijn neer op de volgende actiepunten:

- afronding onderhandelingen tussen rijk en regio over de ontwerp-Samenwerkings-overeenkomst en (aanvullende) besluitvorming door raden, staten en kabinet;
- inpassing van de belangen van de Noordvleugel Randstad in het proces Zuiderzeelijn, inclusief het leveren van een financiële bijdrage;
- analyse van de IJmeervarianten ten behoeve van het Programma van eisen;
- opstelling van het ontwerp-Programma van eisen;
- voorbereiding van de start van de Prijsvraagprocedure.

Het doet ons genoegen u bijgaand te kunnen aanbieden de definitieve ontwerp-Samenwerkings-overeenkomst met bijlagen. Het ontwerp is de afgelopen weken tot stand gekomen in een intensief ambtelijk en bestuurlijk werkproces tussen rijk en regio, daarin ten aanzien van de redactie van de overeenkomst bijgestaan door de Landsadvocaat. De ontwerpovereenkomst met bijlagen komen 11 juni 2004 aan de orde in het kabinet. Bij instemming zullen de voorzitters van de beide onderhandelingsdelegaties het principe-akkoord ondertekenen, met het voorbehoud van latere instemming door de raden en staten. Onderstaand gaan wij nader in op de vereiste aanvullende besluitvorming, de bestuurlijk relevante wijzigingen in de overeenkomst, de regionale risico's, de beslispunten en de toekomstige regionale betrokkenheid bij het project.

2. Referentie regionale standpuntbepaling

Alle betrokken raden en staten hebben in juni 2002 (Almere december 2002) ingestemd met de toenmalige ontwerp-Samenwerkingsovereenkomst en een financiële bijdrage aan de varianten Hogesnelheidslijn (HSL) en/of de Magneetweefbaan (MZB). De besluitvorming door het kabinet is meerdere keren uitgesteld, onder meer in verband met de kabinetswisseling in 2002 en 2003. Van belang is evenwel de gezamenlijke brief van 10 juli 2002 van de voorzitters van de beide onderhandelingsdelegaties. Daarin worden de ministerraad en de stuurgroep geïnformeerd over de gezamenlijke bevindingen over de uitkomsten van de besluitvorming door de raden en staten.



Kern van de conclusies is dat "...de ontwerp-Samenwerkingsovereenkomst in ruime mate invulling geeft aan de medeverantwoordelijkheid van regionale overheden, zoals gevraagd in het kabinetsbesluit van 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 ontwerp-Samenwerkingsovereenkomst daarmee een voldoende basis voor een serieuze procedure met de marktpartijen". De minister van Verkeer en Waterstaat heeft bij brief van 12 juli 2002 de conclusies en de bijbehorende versie van de ontwerpovereenkomst van 10 juli 2002 ter kennis gebracht van de Tweede Kamer. De versie van 10 juli 2002 wordt beschouwd als het gezamenlijke referentiekader voor het bestuurlijk vervolgproces.

3. Noodzaak aanvullende regionale besluitvorming

Van kabinetszijde zijn in de afgelopen periode de afspraken over de Zuiderzeelijn meerdere keren herbevestigd, inclusief de reservering van de rijksbijdrage. De uiteindelijke besluitvorming over de overeenkomst is echter even zo vaak uitgesteld. Belangrijkste redenen:

- herprioritering van de grote projecten en inpassing in de rijksbegroting van de financiële taakstelling voor deze regeringsperiode;
- nadere afstemming van de belangen van de Zuiderzeelijn en die van het vraagstuk van de bereikbaarheid in de Noordvleugel van de Randstad;
- vereiste voorafgaande vaststelling van de hoofduitgangspunten voor de Nota Ruimte, inclusief het ontwikkelingsperspectief van Almere.

De voorliggende ontwerp-Samenwerkingsovereenkomst is afgestemd op de resultaten van deze bredere afwegingen. Geconcludeerd mag worden dat het project daarmee een nog betere beleidsstrategische en bestuurlijke verankering heeft gekregen. Op basis daarvan is besloten tot volgende procedurestap: de conceptovereenkomst met een positief advies voorleggen aan de regionale achterban. Daarbij is er vanuit gegaan dat de positieve regionale besluitvorming van 2002 onverkort als basis blijft gelden. De aanvullende besluitvorming 2004 beperkt zich dan ook tot de wijzigingen ten opzichte van de ontwerpovereenkomst van 2002.

Met het oog op uw voorbereiding van de aanstaande besluitvorming herinneren wij u aan de destijds door verschillende raden en staten gestelde voorwaarden en aangenomen moties en door colleges gedane toezeggingen. Over onze bevindingen en de als gevolg daarvan afgesproken acties hebben wij u uitvoerig gerapporteerd bij brieven van 5 juli 2002, 11 juli 2002 en 30 september 2002. De betreffende brieven zijn nogmaals bijgevoegd. In onze vergadering van 26 augustus 2003 hebben wij geconcludeerd dat de voorwaarden, moties en toezeggingen uit de besluitvormingsronde 2002 kunnen worden beschouwd als "zijnde geregeld", dan wel zijn te beschouwen als "regio-interne" onderwerpen die niet de Samenwerkingsovereenkomst betreffen. Een uitzondering hierop vormt het vraagstuk Domeinengronden. Hierover heeft bestuurlijk overleg plaatsgevonden tussen rijk en regio. Gesproken is over de mogelijke waardeverhoging van thans in eigendom zijnde gronden van Domeinen rond (toekomstige) stations. Partijen zijn het er over eens dat hiervoor goede afspraken moeten worden gemaakt. De minister van VROM gaat hier met de minister van Financiën een richtlijn voor opstellen. Op basis daarvan zullen nadere afspraken worden gemaakt met de regio.

4. Wijzigingen Samenwerkingsovereenkomst

De wijzigingen ten opzichte van de versie 10 juli 2002 kunnen in drie categorieën worden ingedeeld (deze zijn in de ontwerp-Samenwerkingsovereenkomst met de aangegeven wijzigingen, apart gemarkeerd):

- a. redactionele aanpassingen zonder beleidsinhoudelijke gevolgen (streepmarkering);
- b. aanpassingen als gevolg van normaal voortschrijdend inzicht, bijvoorbeeld afstemming op Nota Ruimte (blokmarkering groen);

- c. aanpassingen door nadere bestuurlijke afwegingen als bedoeld in paragraaf 3 (blokmarkering geel).

De wijzigingen van 4.a. blijven in deze brief verder onbesproken. De aanpassing ad 4.b. worden kort geduid. Het accent in onderstaande toelichting ligt bij de wijzigingen overeenkomstig 4.c. Hierbij wordt de volgorde van de artikelen van de Bestuursovereenkomst gevolgd.

- *Overwegingen: Nota Ruimte*

De toegevoegde punten j. t/m k. betreffen de nadere afstemming op de in april 2004 gepresenteerde Nota Ruimte. Van belang is de inpassing in de tekst van de rol van de Zuiderzeelijn voor de ruimtelijke ontwikkeling van de as Schiphol-Amsterdam-Almere en de bijbehorende procesafspraken met de decentrale overheden, in het bijzonder Almere (zie ook artikel 12).

- *Artikelen 2.4 en 2.6: Samenwerking met Noord-Hollandse partijen*

Artikel 2.4 betreft deels het oude artikel 28, waarin de gezamenlijke inspanningsverplichting van rijk en regio was opgenomen om nadere afspraken te maken met Noord-Holland, Amsterdam en Haarlemmermeer over de samenwerking in het kader van het project, inclusief het leveren van een financiële bijdrage. Het overleg met de Noord-Hollandse partijen is inmiddels gestart. Een intentieverklaring valt op korte termijn te verwachten. Er wordt gestreefd de verdere afspraken schriftelijk vast te leggen voordat het ontwerp-Programma van eisen dit najaar om commentaar wordt voorgelegd aan de raads- en statencommissies.

- *Artikel 6.2: Raadpleging ten behoeve van Programma van eisen*

De raadpleging van de bevolking ten behoeve van het Programma van eisen is nu als formele procedurestap verankerd in de overeenkomst. Zij is voorzien in de periode eind augustus - begin oktober 2004. Het raadplegingproces bestaat uit drie stappen: een brede algemene informatie-campagne met onder meer informatiebijeenkomsten, werkateliers en een representatieve telefonische enquête. De werkateliers en de enquête worden verzorgd door onafhankelijke adviesbureaus. De resultaten worden integraal betrokken bij de vaststelling van het Programma van eisen door het bestuur en de aansluitende besluitvorming door de raden en staten.

- *Artikel 10: Tracé-/MER-procedure*

In dit artikel is geschrapt de MER op hoofdlijnen. Reden is dat bij nader inzien de opzet van de MER op hoofdlijnen, het beperken van het aantal varianten voor de Tracéwetprocedure, juridisch niet goed haalbaar blijkt. De wet vereist dat alle redelijkerwijze in aanmerking komende varianten dienen te worden meegenomen in de procedure. In casu betreft dat ten minste ook alle terugvalopties en de zgn. nulvariant en het meest milieuvriendelijke alternatief.

- *Artikel 11 en bijlage 3: Masterplan en Ruimtelijke ontwerpogave*

Deze teksten zijn nader afgestemd op de Nota Ruimte en de inmiddels wat meer uitgekristalliseerde rol van de Rijksbouwmeester in het Zuiderzeelijnproces.

- *Artikel 12: Samenhang Zuiderzeelijn met projecten in Noordvleugel Randstad*

De onder Overwegingen geduide afstemming op de Nota Ruimte leidt tot herijking van de teksten over de IJmeervariant en de positie van Almere. De IJmeervariant wordt als volwaardige variant opgenomen in de Zuiderzeelijnprocedure. Nieuw is dat artikel 12.6 nu ook de mogelijkheid biedt voor aanvullende bijdragen voor de meerkosten van deze variant. De meerkosten kunnen worden gedekt uit (aanvullende) financiële bijdragen van private en/of (andere) publieke partijen, die belang hebben bij de realisatie van de IJmeervariant (zgn. baathebbers).

De positieve besluitvorming van de raad van Almere van 19 december 2002 was inclusief de verankering in de Bestuursovereenkomst van het recht tot beëindiging van de overeenkomst zonder rechterlijke tussenkomst indien het Integraal Ontwikkelingsplan Almere niet tot stand komt. Het beëindigingsrecht is nu in artikel 12.7 gekoppeld aan de totstandkoming van de in de Nota Ruimte toegezegde nadere uitvoeringsafspraken. Zij betreffen de afspraken met de decentrale overheden in de Noordvleugel over programma, fasering en bereikbaarheid voor de ontwikkeling van Almere tot 2020 en het lange termijnperspectief. De afspraken moeten worden vastgelegd vóór het "go/no go-moment" Besluitvorming Prijsvraag Zuiderzeelijn (begin 2006).

- *Artikel 13: Overheidsbijdrage*

De artikelen 13.1 en 13.2 zijn onder invloed van het Strategisch Akkoord verder begrensd wat betreft maximale financiële bijdragen van rijk en regio.

In een nieuw artikel 13.11 is vastgelegd dat de regio een procedure is gestart om te komen tot een bepaling door een onafhankelijke financiële deskundige van de referentiewaarde per 1 januari 2002 voor haar aandelen Essent en NUON. De regio zal eenzelfde procedure volgen, indien zij te zijner tijd tot het oordeel mocht komen dat de waarde van het aandelenkapitaal dusdanig is dat het voor de regio niet mogelijk is de regionale bijdrage te voldoen. In het voorkomende geval zal de regio de resultaten van de waardebepalingen ter beschikking stellen van de in artikel 13.7 bedoelde commissie van deskundigen.

- *Artikel 14: Risicoverdeling*

In de artikelen 14.1 en 14.2 zijn de risico's voor de overheden verder beperkt. Als algemeen uitgangspunt is nu expliciet gemaakt dat alle risico's worden gedragen door de concessiehouder(s) en/of de opdrachtnemer(s). Ook is nu vastgelegd dat een analyse wordt gemaakt van welke nieuwe, c.q. te wijzigen wet- en regelgeving was voorzien ten tijde van de totstandkoming van de Bestuursovereenkomst. De kosten van de voorziene wet- en regelgeving komen ten laste van het budget. Voor niet-voorziene wet- en regelgeving geldt het principe dat de financiële gevolgen van generieke regelingen zoals gebruikelijk ten laste komt van de belanghebbenden, in voorkomende gevallen ook het budget Zuiderzeelijn. De gevolgen van niet-voorziene specifieke wet- en regelgeving voor de Zuiderzeelijn zijn niet begrepen in het budget en komen volgens het "veroorzakersprincipe" ten laste van de partij die de betreffende wet- en regelgeving tot stand brengt. Mocht de betreffende partij de financiële gevolgen redelijkerwijs niet voor haar rekening kunnen nemen, dan kan zij de overige partijen in kennis stellen van het feit dat haar een onvoorziene omstandigheid is overkomen als bedoeld in artikel 24. Partijen treden dan met elkaar in overleg als bedoeld in artikel 24.2

De artikelen 14.3 t/m 14.5 bieden het bestuur overeenkomstig de oude tekst de gelegenheid te besluiten dat bepaalde risico's beter kunnen worden gedragen door de concessieverlener, c.q. de opdrachtgever. In dat geval stelt het bestuur tevens vast welk bedrag binnen het budget wordt gereserveerd voor die risico's en dus in mindering wordt gebracht op de Maximale Prijs.

- *Artikel 15: Afwijkende eisen en/of randvoorwaarden*

In dit artikel is het principe gehandhaafd dat eventuele meerkosten van aanvullende eisen en/of randvoorwaarden worden gedekt door de "veroorzaker", indien zij niet kunnen worden gedekt binnen het budget. Kan een partij de financiële gevolgen niet voor haar rekening nemen, en het betreft afwijkende eisen van de Staten-Generaal, provinciale staten of een gemeenteraad, dan kan de betreffende partij een beroep doen op onvoorziene omstandigheden als bedoeld in artikel 24.

- *Artikel 18: Nadeelcompensatie*

De ervaringen met de HSL-Zuid en de Betuwelijn leren dat er een Regeling Nadeelcompensatie Zuiderzeelijn dient te worden vastgesteld. De hieruit voortvloeiende financiële consequenties komen ten laste van het budget. De regeling wordt vastgesteld door de betrokken ministers na overleg met het bestuur. Daarbij zullen in beeld worden gebracht de implicaties van eventuele competenties van gemeentebesturen op het terrein planschade voor eigen Zuiderzeelijn gerelateerde ontwikkelingen.

- *Artikel 21: Contracteren van derden*

Dit nieuwe artikel is bedoeld ter voorkoming van belangverstrengeling van ingenieursdiensten. Het artikel werkt ook door in het contracteren door de regionale overheden van externe bureaus voor Zuiderzeelijn gerelateerde planvorming.

- *Bijlage 1: Hoofdpijnen geïntegreerde procedure*

De tekst is herschreven als gevolg van voortschrijdend inzicht en tussentijdse verdieping van onderdelen van de procedure. De kaders van de Bestuursovereenkomst zijn bepalend voor de procedure.

- *Bijlage 3: Ruimtelijke ontwerpogave*

De bijlage is geactualiseerd en afgestemd op de Nota Ruimte.

- *Bijlage 4: Scope*

Onderdeel A: "Scope van de Tracé/MER-procedure en de aanbesteding" is op onderdelen geactualiseerd als gevolg van de herziening van de Bestuursovereenkomst.

Besloten is onderdeel B: "Beschrijving verkennend ontwerp" te laten vervallen. Het blijkt dat zij, vooruitlopend op de latere vaststelling van het Programma van eisen, leidt tot misverstanden en mogelijk niet correcte verwachtingen ten aanzien van verschillende onderdelen van het ontwerp.

5. Regionale risico's

De Stuurgroep is gevraagd ook aandacht te schenken aan de regionale risico's van het eindconcept van de Samenwerkingsovereenkomst. Hierbij kan onderscheid worden gemaakt tussen procesmatige en financiële risico's. Wij volstaan met een kwalitatieve duiding van de risico's. Een kwantitatieve schets is in de meeste gevallen pas mogelijk tijdens de geïntegreerde Tracé/MER-aanbestedings-procedure. Het spreekt vanzelf dat de risicoparagraaf bij elk volgend "go/no go-besluit" een belangrijke wegingsfactor wordt.

5.1 Procesmatige risico's

a. Besluitvorming "go/no go-momenten"

De belangrijkste risico's en tegelijkertijd waarborg in de procedure vormen de expliciete "go/no go-momenten":

- Vaststelling Samenwerkingsovereenkomst (2004)
- Vaststelling Programma van eisen (2005)
- Besluitvorming prijsvraag (2006)
- Principe projectbesluit (2007)
- Definitief projectbesluit (2009).

Elke van deze momenten vereist herijking of het project nog steeds past binnen de afgesproken beleidsmatige, procesmatige en financiële randvoorwaarden. De eerste drie besluiten kennen de zware procedure van instemming door de raden en staten. Een spanningsveld in deze context vormt de afweging van de brede projectbelangen versus de belangen van de afzonderlijke partijen van de Samenwerkingsovereenkomst. Essentieel is dat de overeenkomst en het Programma van eisen kaderstellend zijn voor de handelingsruimte van het bestuur en de bandbreedte voor vervolgbesluiten. Uittreding uit de overeenkomst is alleen mogelijk, indien wordt afgeweken van deze kaders en daarop volgende voortschrijdende "go/no go-besluitvorming". Het uittredingsrecht wordt daarmee als het ware steeds meer getrechterd en beperkt. De Samenwerkingsovereenkomst bevat twee uitzondering op de algemene stelregel voor het uittredingsrecht.

b.1. Recht van uittreding Almere

Artikel 12.7 biedt Almere de mogelijkheid zonder rechterlijke tussenkomst uit de overeenkomst te treden, indien de in Overweging M. genoemde nadere uitvoeringsafspraken Nota Ruimte niet tot stand komen vóór het "go/no go-moment" Besluit prijsvraag. Dit risico kan pas begin 2006 op zijn eigen merites worden beoordeeld. Artikel 12.7 bevat een procedure over "hoe dan te handelen".

b.2. Onvoldoende opbrengst regionale aandelen Essent en NUON

De artikelen 13.6 t/m 13.11 bevatten een procedure hoe te handelen indien de regio tot de conclusie komt dat de waarde van de door haar gehouden aandelen in het kapitaal van genoemde bedrijven onvoldoende is om de regionale bijdrage te voldoen.

5.2 Financiële risico's

De Samenwerkingsovereenkomst kent meerdere bepalingen zie op zich financiële risico's voor de regio inhouden. In volgorde van de artikelen gaat het om de volgende risico's.

a. Financiële bijdrage Noord-Hollandse partijen

In artikel 2.4 is ook een niet nader gedeuide bijdrage voorzien van Noord-Holland, Amsterdam en Haarlemmermeer. Inzet van rijk en regio is een bijdrage ter hoogte € 0,11 miljard, zijnde het verschil tussen de door het kabinet gevraagde MZB-bijdrage van € 1,13 miljard en de door de partijen in Noord-Nederland/Flevoland geboden bijdrage van € 1,02 miljard. Wij hebben goede hoop dat de betreffende onderhandelingen tot een goed einde kunnen worden gebracht. Voor de partijen van de stuurgroep is van groot belang dat zij niet garant behoeven te staan voor het welslagen van de financiële onderhandelingen met de Noord-Hollandse partijen. De voorliggende tekst van de ontwerpovereenkomst is zodanig, dat ook de in artikel 13.2 aangegeven regionale bijdrage volstaat voor een start van de Prijsvraag.

b. Regionaal aandeel projectkosten bij tussentijdse beëindiging procedure

Artikel 3.4 regelt de kostenverdeelsleutel tussen rijk en regio ingeval de procedure tussentijds wordt stopgezet volgens de bepalingen van de overeenkomst. Het regionaal aandeel in de tot dan gemaakte projectkosten bedraagt 20%. De hoogte van de te verrekenen projectkosten in de Planstudiefase is afhankelijk van de fase waarin wordt besloten de procedure stop te zetten (zie "go/no-momenten" 5.1.a.). Op basis van een indicatieve meerjarenbegroting voor de gehele Planstudie tot en met 2009 bedraagt het regionale risico maximaal enkele tientallen miljoenen €. De verdeling van dit risico tussen de regionale partijen wordt nader uitgewerkt in een regionaal convenant. Hierbij wordt gedacht aan een verdeelsleutel op basis van de door de afzonderlijke partijen toegezegde MZB-bijdrage.



Uitzondering op de geschetste algemene stelregel vormt artikel 13.9. Dat artikel bepaalt dat de projectkosten bij tussentijdse beëindiging van de procedure geheel ten laste van de Staat komen, indien de regio aantoont dat de oorzaak van de ontoereikende waarde van haar aandelen Essent/NUON niet in haar risicosfeer ligt (zie ook 4.1.b.2). Tot de eigen risicosfeer van de regio worden gerekend de doorwerking van eigen beleidsinvloeden, het normale "beheer" van de aandeelhouders en de risico's van een normale marktwerking.

c. Dekking tekort regionale bijdrage

Met de ondertekening van de Samenwerkingsovereenkomst staan de regionale partijen (exclusief Noord-Hollandse partijen) op basis van prijspeil 2002 garant voor een MZB-bijdrage van € 745 miljoen (NCW 2002), resp. € 1.020 miljoen (NCW 2010) en een HSL-bijdrage van € 168 mln (NCW 2002), resp. € 223 miljoen (NCW 2010). In de MZB-bijdrage is nog sprake van een tekort van ca. € 30 à 35 miljoen (NCW 2002). Dit is het gevolg van een lagere bijdrage dan in het voorstel van de voorzitter van de stuurgroep van 10 juni 2002 voorzien voor de clusters Fryslân (tekort € 30 miljoen) en Flevoland (tekort € 3,60 miljoen). Verder bevat de bijdrage van de cluster Drenthe een nog onzekere toezegging van de gemeente Assen. Als vangnet voor de dekking van genoemd tekort doen wij u het volgende procedurevoorstel. De afgelopen periode zijn in de Stuurgroep twee opties aan de orde geweest om het tekort te dekken:

- inzet van de extra regionale reservering voor Onvoorzien en/of
- inzet van een bijdrage van EZ-Kompasmiddelen.

De extra reservering voor Onvoorzien betreft de in de formele besluitvorming van 2002 begrepen regionale voorziening van in totaal € 33,17 miljoen (NCW 2002), resp. € 45,40 miljoen (NCW 2010) voor risico's na de gunning. Onder invloed van het Strategisch Akkoord is artikel 14 van de ontwerpovereenkomst op dit punt gewijzigd en is een dergelijke overheidsreservering nu uitgesloten. In onze brieven van 5 juli 2002, 11 juli 2002 en 8 september 2003 hebben wij u gevraagd uw aandeel in de extra reservering voorlopig te handhaven voor eventuele onvoorziene omstandigheden. Vrijwel alle regionale partijen hebben ingestemd met voorlopige handhaving van de extra reservering onder voorwaarde, dat over de eventuele inzet en de bestemming van het bedrag aanvullende besluitvorming nodig is van de raden en staten.

De tweede optie betreft de inzet van middelen uit het Kompasprogramma van het SNN. Deze optie is in 2002 verkend bij de staatssecretaris van Economische Zaken. Inzet van EZ-Kompasmiddelen is onder bepaalde condities niet uitgesloten, concrete afspraken vergen vervolgoverleg. Het spreekt vanzelf dat de inzet van Kompasmiddelen uitsluitend de SNN-regio kan betreffen.

Wij verzoeken u te bevorderen dat de raden en staten er mee instemmen dat de Stuurgroep, mede op basis van de geschetste dekkingsopties, op korte termijn concrete voorstellen uitwerkt voor de dekking van genoemde tekorten. De voorstellen zullen te zijner tijd ter instemming worden voorgelegd aan de raden en staten. De formele besluitvorming moet zijn afgerond vóór de start van de Prijsvraag.

d. Risicoverdeling algemeen

Artikel 14 regelt het basisprincipe dat de overheidsbijdragen inclusief alle risico's zijn. Twee uitzonderingen zijn daarop gedefinieerd. Het doorgeven van de risico's aan de concessiehouder(s) en/of opdrachtnemer(s) en het toerekenen volgens het "veroorzakersprincipe" van de meerkosten van niet-voorzien wet- en regelgeving.

Besluit het bestuur vóór of tijdens de aanbesteding dat bepaalde risico's beter kunnen worden gedragen door de concessieverlener en/of de opdrachtgever(s), dan wordt binnen het budget een bedrag voor die risico's gereserveerd.

De regionale partijen zijn voor de geschetste situaties medeverantwoordelijk voor de betreffende risico's van de overheden in de verhouding van haar aandeel in het budget. In het geval het bestuur besluit risico's bij de opdrachtgever(s) te laten die doorwerken tot in de exploitatiefase van het project, strekt de regionale medeverantwoordelijkheid zich uit tot die gehele tijdsperiode (zie ook artikel 26). Risico's als bedoeld in artikel 14 kunnen in deze fase van planuitwerking nog niet verder worden gekwantificeerd.

e. Afwijkende eisen en/of randvoorwaarden

Artikel 15 regelt het principe dat de partij die naderhand afwijkende eisen en/of randvoorwaarden stelt, daarvoor zelf verantwoordelijk is (toepassing zgn. "veroorzakersprincipe").

f. Nadeelcompensatie

Artikel 18 voorziet in de nadere uitwerking van een regeling voor planschade. De vaststelling geschiedt door de ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM en na overleg met het bestuur.

Zoals gemeld worden daarbij de implicaties van eventuele competenties van gemeentebesturen op het terrein planschade voor eigen Zuiderzeelijn gerelateerde ontwikkelingen betrokken.

g. Onvoorziene omstandigheden

Artikel 24 regelt de situatie dat ongewijzigde uitvoering van de Bestuursovereenkomst naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid niet meer kan worden vereist. Dit "kapstokartikel" kan in deze fase van planvorming niet worden geconcretiseerd.

Samenvattend concludeert de stuurgroep dat de regionale risico's kwalitatief goed zijn omschreven in de Bestuursovereenkomst. Kwantitatief is van groot belang het principe dat de overheidsbijdragen inclusief alle risico's zijn. Dat, gekoppeld aan de talrijke expliciete "go/no go-besluiten" maakt het risico naar de mening van de stuurgroep beheersbaar.

6. Stappenplan en planning op hoofdlijnen

In het overleg van 18 mei 2004 met de meest betrokken bewindslieden is een aantal mijlpalen afgesproken voor het gezamenlijke werkproces voor de Prijsvraagfase. De drie belangrijkste mijlpalen worden kort behandeld.

a. Procedure vaststelling Samenwerkingsovereenkomst

Inzet is afronding van de aanvullende besluitvorming door raden, staten en kabinet nog vóór de zomervakantie. De finale besluitvorming is gepland in week 28 (5 – 9 juli). Aansluitend is voorzien de ondertekening van de Bestuursovereenkomst door alle partijen. Per gelijke datum wordt het Tijdelijk Bestuur Zuiderzeelijn geïnstalleerd. Het halen van deze mijlpaal is cruciaal voor de doorstart van de voorbereiding van de twee volgende "go/no go-momenten": Vaststelling Programma van eisen en Besluitvorming Prijsvraag.

b. Opstelling Programma van eisen

Het proces voorziet in vaststelling door het Tijdelijk Bestuur rond de zomer 2004 van het ruwconcept-Programma van eisen. Direct na de zomervakantie wordt ten behoeve van het Programma van eisen het advies ingewonnen van het zgn. Groen Polderoverleg (GPO). Volgens afspraak worden de regionale maatschappelijke organisaties actief bij de advisering betrokken.

Parallel daaraan worden in de regio algemene informatiebijeenkomsten gehouden. Zij worden direct gevolgd door werkateliers in de halteplaatsen, waarin burgers een actieve bijdrage kunnen leveren aan de oordeelsvorming over het Programma van eisen. De resultaten van de werkateliers vormen mede een basis voor de vraagstelling voor de representatieve telefonische enquête. De werkateliers en de enquête worden georganiseerd door onafhankelijke adviesbureau's. Het bestuur stelt het ontwerp-Programma van eisen vast, mede op basis van het GPO-advies en de resultaten van de raadpleging van de burgers. Volgens planning wordt het ontwerp nog dit najaar om commentaar voorgelegd aan de betrokken raads- en statencommissies. Mede op basis van de commentaren stelt het bestuur het definitieve Programma van eisen vast. Dat wordt begin 2005 ter instemming voorgelegd aan de raden en staten en het kabinet (2e "go/no go-moment").

c. Voorbereiding start Prijsvraag

Uitgaande van positieve besluitvorming over de Bestuursovereenkomst zoals aangegeven onder 6.a start rond de zomer de Marktbenadering. De Prékwalificatie is gepland in het laatste kwartaal 2004. De start van de Prijsvraag is gepland omstreeks 1 februari 2005. De beoordeling van de resultaten vindt plaats rond de zomer 2005. De zware procedure Besluitvorming Prijsvraag (3e "go/no go-moment") is gepland voor eind 2005/begin 2006.

7. Regionale betrokkenheid uitwerking Samenwerkingsovereenkomst

Artikel 4 voorziet per de datum van inwerkingtreding van de Samenwerkingsovereenkomst in de instelling van een Tijdelijke Projectorganisatie Zuiderzeelijn. Het ontwerp-Instellingsbesluit is als bijlage 6 bij de overeenkomst gevoegd. De Tijdelijke Projectorganisatie is namens rijk en regio verantwoordelijk voor de uitvoering van de Prijsvraagfase en de voorbereiding van de definitieve Projectorganisatie ex artikel 3 van de overeenkomst. De definitieve Projectorganisatie wordt alleen doorgevoerd bij een "go" naar fase 2 van de geïntegreerde procedure (zgn. Planontwikkelingsfase).

De regio zal op grond van artikel 4.2 twee leden aanwijzen voor het Tijdelijk Bestuur, één namens de provincies en één namens de gemeenten. Wij verzoeken u te bevorderen dat de Stuurgroep Zuiderzeelijn wordt "gemandateerd" de twee leden aan te wijzen.

De Stuurgroep wordt gehandhaafd en heeft tot taak de advisering van zijn vertegenwoordigers in het bestuur Zuiderzeelijn en de coördinatie van de regionale inbreng in de werkprocessen. Dat laatste geldt zowel de gezamenlijke werkprocessen van rijk en regio, als de regionale interne afstemming.

De Stuurgroep wordt voor het onderdeel Masterplan Zuiderzeelijn bijgestaan door een Stuurgroep Masterplan. Hierin zijn vertegenwoordigd de portefeuillehouders ruimtelijke ordening. Volgens planning wordt het Masterplan vastgesteld vóór het "go/no go-moment" Besluitvorming Prijsvraag.

Beide stuurgroepen worden ondersteund door een adequate ambtelijk organisatie. Een Regiegroep verzorgt de overall afstemming. Daarin zijn vertegenwoordigd de vier provincies en de zeven haltegemeenten. Een Kernteam uit de Regiegroep is verantwoordelijk voor de "dagelijkse" afstemming met de Tijdelijke Projectorganisatie. In het Kernteam zijn begrepen de in artikel 3.5 bedoelde provinciale projectleiders, die om niet en full-time beschikbaar worden gesteld. De opstelling van het Masterplan wordt begeleid door een team van sectorspecialisten. De regionale projectorganisatie staat een beleidssecretariaat ter beschikking, bestaande uit een secretaris, een medewerker communicatiestrategie en een projectsecretaris.

De samenwerking tussen de (Tijdelijke) Projectorganisatie en de Regionale Projectorganisatie is schematisch weergegeven in bijgevoegd organogram. Het organogram komt tegemoet aan een eerdere toezegging aan het Algemeen Bestuur van het SNN.

8. Beslispunten

Recapitulerend verzoeken wij u te bevorderen dat deze brief met bijlagen met een positief advies ter aanvullende besluitvorming wordt voorgelegd aan de raden en staten. Daarbij stellen wij voor de raads- en statenleden van de ontwerpovereenkomst en bijlagen twee versies aan te bieden: de versie waarin de revisies zichtbaar zijn en de versie waarin de wijzigingen zijn verwerkt. Besluitvorming uiterlijk week 28 (5 – 9 juli) wordt zeer op prijs gesteld, omdat zij bepalend is voor de vervolgplanning voor de opstelling van het Programma van eisen en de voorbereiding van de start Prijsvraag. De besluitvorming dient zich naar de mening van de Stuurgroep te richten op de volgende punten:

- a. instemming met de wijzigingsvoorstellen voor de ontwerp-Samenwerkingsovereenkomst met bijlagen, zoals in essentie verwoord in paragraaf 4 van deze brief;
- b. het voorlopig handhaven van de regionale reservering van het extra budget voor “Onvoorzien”, onder voorwaarde dat over de eventuele inzet en de bestemming van het bedrag aanvullende besluitvorming zal plaatsvinden door de raden en staten;
- c. het “mandateren” van de Stuurgroep Zuiderzeelijn tot aanwijzing van de twee regionale leden voor het Tijdelijke Bestuur Zuiderzeelijn overeenkomstig artikel 4.2. van de Samenwerkingsovereenkomst.

Met vriendelijke groeten,

Hans Alders
voorzitter



BIJLAGEN:

- I: Ontwerp-Samenwerkingsovereenkomst met bijlagen 1 t/m 7 (versie 8 juni 2004).
- II: Afschrift brieven Stuurgroep van 5 juli 2002, 11 juli 2002 en 30 september 2002.
- III: Organogram samenwerking (Tijdelijke) Projectorganisatie en Regionale Projectorganisatie.



Zuiderzeelijn

Stuurgroep Zuiderzeelijn

Aan

- de colleges van gedeputeerde staten van Groningen, Fryslân, Drenthe en Flevoland,
- de colleges van burgemeester en wethouders van Groningen, Smallingerland, Heerenveen, Leeuwarden, Noordoostpolder, Lelystad en Almere

2002006480

1000 700

1000 700 W

Plaats en datum
Haren, 5 juli 2002

Briefnummer
02/029

Geacht College,

De afgelopen dagen is er aandacht besteed aan de rapportages uit de verschillende raden en staten en is geprobeerd antwoorden te vinden op de inmiddels gerezen vragen/problemen. In deze rapportage doe ik u daarover verslag. U treft een groot aantal acties aan en een voorstel.

1. Besluitvorming in raden en staten op 26 en 27 juni 2002.

1.1. Samenwerkingsovereenkomst

Aan de raden van de gemeenten Almere, Lelystad, Noordoostpolder, Heerenveen, Smallingerland, Leeuwarden en Groningen en de staten van Flevoland, Fryslân, Groningen en Drenthe is aangeboden:

- Het voorstel van de voorzitters van de onderhandelingsdelegaties Samenwerkingsovereenkomst Zuiderzeelijn (d.d. 10 juni 2002);
- Brief van de voorzitter van de Stuurgroep Zuiderzeelijn waarin het "onderhandelingsresultaat" wordt aangeboden en een daarbij behorend verdelingsvoorstel (d.d. 10 juni 2002);
- Brief van de voorzitter van de Stuurgroep Zuiderzeelijn betreffende afspraken over de situatie dat er sprake zou zijn van een zodanige waardevermindering van de aandelen dat de regio niet meer in staat zou zijn om haar verplichtingen na te komen (artikel 13.6 – 13.10) en het daarover bestaande verschil van inzicht met het rijk (brief d.d. 25 juni 2002);
- Brief van de voorzitter van de Stuurgroep Zuiderzeelijn waarin een tussen de stuurgroep en V en W "overeengekomen" voorstel met betrekking tot de waardevermindering wordt aangeboden. (brief d.d. 26 juni 2002).

In een vergadering van de Stuurgroep d.d. 1 juli 2002 is vastgesteld dat de raden van de gemeenten Lelystad, Noordoostpolder, Heerenveen, Smallingerland, Leeuwarden en Groningen en de staten van de provincies Flevoland, Fryslân, Groningen en Drenthe hebben ingestemd met de voorliggende tekst van de samenwerkingsovereenkomst, waarbij de raden en staten voor artikel 13 zijn uitgegaan van de tekst zoals deze bij brief van 26 juni door de voorzitter van de Stuurgroep Zuiderzeelijn is aangeboden.

In artikel 13.9 is toegevoegd: "(...) indien de regio aantoont dat de oorzaak van de ontoereikende waarde van de aandelen als bedoeld in artikel 13.6. niet in haar risicosfeer ligt." Er is aangetekend dat "risicosfeer" voor meerdere uitleg vatbaar is en dus later aanleiding kan geven tot verschillen in interpretatie. Een waterdichte definitie van "regionale risicosfeer" is niet te geven. Tot de regionale risicosfeer worden gerekend de doorwerking van eigen beleidsinvloeden, het normale "beheer" van de aandeelhouders en de risico's van een normale marktwerking.

Actie: dit zal in een briefwisseling worden vastgelegd.

1.2. Aansluiting Leeuwarden

De provincie Fryslân en de gemeente Leeuwarden hebben bij hun oordeel betrokken de brief d.d. 24 juni van de plv. Directeur-Generaal Personenvervoer aan de voorzitter van de Stuurgroep waarin ingegaan wordt op de aansluiting Leeuwarden. Dit heeft geen invloed gehad op de instemming met de Samenwerkingsovereenkomst. De brief is wel van invloed geweest op de vaststelling van de hoogte van de bijdrage van de gemeente Leeuwarden. Vastgesteld is dit geen aanleiding vormt om een en ander met de rijksdelegatie opnieuw te bespreken.

Actie: voorgesteld wordt dat de Provincie Fryslân en de gemeente Leeuwarden nagaan of in het kader van de GDU-middelen of anderszins nadere afspraken gemaakt kunnen worden ten aanzien van het station Leeuwarden-Zuid (additioneel aan rijksbijdrage de Nota "Kleine Stations" en of daardoor de bijdrage van Leeuwarden aan de Zuiderzeelijn/MZB kan worden opgehoogd van €10 miljoen euro naar 15 miljoen euro).

1.3 Kosten masterplan

Vastgesteld is dat er sprake zal zijn van een budget ten behoeve van de realisatie van het project. De kosten gemoeid met de opstelling van het Masterplan (artikel 11) dienen daarvan deel uit te maken.

Actie: afgesproken wordt dat de kosten van de opstelling van het Masterplan – tot een bedrag van 1 miljoen – begrepen zijn in het budget (briefwisseling).

1.4. Bijdrage partijen Noord-Holland

In de staten van de provincie Fryslân is uitgesproken dat in de overeenkomst zou moeten worden vastgelegd dat de bijdragen van de provincie Noord-Holland en van Noord-Hollandse gemeenten voor een deel in mindering moeten komen op de bijdragen van de participanten in



de Regionale Stuurgroep Zuiderzeelijn. Vastgesteld kan worden dat in de onderhandelingen consequent de stelling is betrokken dat de provincie Noord-Holland en de Noord-Hollandse gemeenten een deel van de regionale bijdrage voor hun rekening zouden moeten nemen. De regionale bijdrage die nu in de overeenkomst is opgenomen is 113 mln. euro lager (prijspeil 2002, NCW 2010) dan door het kabinet gevraagd. Een bijdrage uit het Noord-Hollandse zou als eerste daarin moeten voorzien. Indien die bijdrage hoger is, dan is het ook redelijk dat het in mindering wordt gebracht op de bijdrage van de participanten in de regionale Stuurgroep Zuiderzeelijn.

Actie: met het rijk wordt afgesproken dat een na te streven financiële bijdrage van de zijde van Noord-Holland en de Noord-Hollandse gemeenten als eerste wordt gebruikt om de regionale bijdrage te brengen op het oorspronkelijke bedrag van 1134 mln. euro. Het eventueel meerdere zal in mindering worden gebracht op de bijdrage van de participanten in de regionale Stuurgroep Zuiderzeelijn.

1.5. Betrokkenheid burgers.

Op verschillende plaatsen is aandacht besteed aan het betrekken van de burgers bij het project en het opbouwen van een voldoende draagvlak. De Stuurgroep zal nagaan op welke wijze daaraan inhoud gegeven kan worden. Daarbij wordt het te ontwikkelen Masterplan betrokken naast de communicatie vanuit het project en de inspraakmogelijkheden die aan het proces verbonden zijn.

Actie: de Regionale Stuurgroep Zuiderzeelijn zal nagaan op welke wijze de bevolking meer bij het project betrokken kan worden. De rapportage zal plaatsvinden voor het eerst volgende go/no go moment.

1.6. Regionale bijdrage

De gemeenteraad van Almere heeft niet kunnen instemmen met de samenwerkingsovereenkomst. De raad heeft daarbij het volgende overwogen:

- dat de overeenkomst te weinig garantie biedt dat de Zuiderzeelijn een substantiële bijdrage levert aan de ontsluiting van Almere (geen garantie IJmeerlijn en halte in het stadscentrum);
- dat recent is gebleken dat de financiële positie minder rooskleurig is dan tot voor kort kon worden aangenomen;
- dat prioriteit moet worden gegeven aan lokale voorzieningen i.p.v. medefinanciering van nationale infrastructuur;
- dat er overlegindt overleg plaats vindt met het rijk over de verdere doorgroei van Almere. De bereikbaarheid vormt daarbij een belangrijk onderdeel. Wellicht dat daar de relatie met de Zuiderzeelijn kan worden gelegd.

In de toelichting is duidelijk gemaakt dat de gemeenteraad een signaal heeft willen afgeven aan het rijk. Almere is van mening dat het rijk onvoldoende oog heeft voor de specifieke problemen die gepaard gaan met de enorme groeisnelheid van Almere. Eerdere signalen zijn onvoldoende opgepakt. De overige participanten in de regionale Stuurgroep Zuiderzeelijn



hebben in ieder geval kenbaar gemaakt het op prijs te stellen dat Almere deel uit zou blijven maken van de Stuurgroep.

Duidelijk is dat dit consequenties heeft voor de financiële bijdragen. Voor Flevoland was een bijdrage voorzien van 100 mln. euro (prijspeil 2002, NCW 2002). De gemeenten Noordoostpolder en Lelystad en de provincie Flevoland brengen gezamenlijk 46,4 mln. euro op. De bijdrage van Almere was in onderling overleg binnen Flevoland vastgesteld op 36,5 mln. euro. Er was dus reeds een tekort van 17,1 mln. euro. Dat is door het besluit van Almere opgelopen tot 53,6 mln. euro.

De provincie Fryslân en de gemeenten Smallingerland, Heerenveen en Leeuwarden zijn uitgegaan van een bijdrage van 251 mln. euro (prijspeil 2002, NCW 2002). In het verdelingsvoorstel was een bijdrage van 270 mln. euro voorzien. Vastgesteld moet worden dat de bijdrage van provincie + gemeenten 240 mln. euro bedraagt. Daarom een tekort van 30 mln. euro.

De bijdrage van provincie en gemeente Groningen was voorzien op 325 mln. euro (prijspeil 2002, NCW 2002). De bijdrage is door hen ook vastgesteld op 325 mln. euro.

De bijdrage van provincie en gemeenten Drenthe was voorzien op 50 mln. euro (prijspeil 2002, NCW 2002). De bijdrage is door hen ook vastgesteld op 50 mln. euro.

Actie: nagegaan zal worden of in SNN verband een Kompasbijdrage kan worden verkregen voor het Friese tekort. Een voorstel daartoe is op 5 juli 2002 aan staatssecretaris Ybema voorgelegd.

1.7 Waardebepaling aandelen.

In verband met de bepalingen in de Samenwerkingsovereenkomst over een eventuele waardevermindering van de energieaandelen (artikel 13.6 t/m 13.10) is het volgende afgesproken.

De regionale partijen in de overeenkomst die aandelen van de energiebedrijven Essent en/of Nuon houden, zullen er voor zorgdragen dat de waarde van hun aandelen per 1 januari 2002 op overeenkomstige wijze zal worden gewaardeerd. De aandeelhouders zullen daartoe een onafhankelijke, op dat terrein deskundige, financiële instelling opdracht geven.

De waarderingsrapporten zullen ter beschikking worden gesteld van alle participanten in de samenwerkingsovereenkomst. Daarbij wordt ervan uitgegaan dat de in artikel 13.7 bedoelde commissie van deskundigen de genoemde waarderingsrapporten, waarin de waarderingsresultaten en de gehanteerde systematiek zal worden opgenomen, in haar beoordeling (onder artikelen 13.8. en 13.10) zal betrekken.

Actie: in een brief zal aan de rijkspartijen worden meegedeeld dat de regionale partijen in de samenwerking die aandelen houden zullen zorgdragen dat de waarde van hun aandelen per 1 januari 2002 op overeenkomstige wijze zal worden gewaardeerd. De geschetste werkwijze zal in de brief worden opgenomen.

2. Overleg met Almere.

De afgelopen dagen heeft nader overleg plaats gevonden met Almere. De plv. Directeur-Generaal Personenvervoer Menno Olman heeft op 3 juli overleg gepleegd met Almere. Daarin is aandacht besteed aan het besluit van de gemeenteraad en het signaal dat men daarmee wenst af te geven.. In die gesprekken is vastgesteld dat zich thans voor Almere verkeers- en vervoersvraagstukken voordoen die voortkomen uit de ontwikkelingen die de gemeente de afgelopen jaren heeft doorgemaakt en nog zal doormaken in de periode tot 2010. In de periode ná 2010 zal, onder invloed van de nader uit te werken ontwikkelingsdoelstelling uit de Vijfde nota, de bereikbaarheidsproblematiek naar verwachting verder toenemen.

In een gesprek dat ik op 4 juli daarover heb gevoerd met het verantwoordelijke lid van het college van B en W is deze stellingname betiteld als "het verstaan van het signaal dat door de raad is afgegeven.". Te meer waarin van de zijde van V en W is aangegeven dat gezien de onvrede van Almere over de aanpak van de gevolgen van de groei in de afgelopen jaren en de verdere groei in de komende jaren, vooruitlopend op de verdere uitwerking van het Integraal Ontwikkelingsplan Almere, tezamen met de gemeente Almere een begin gemaakt zal worden met een ontwikkelingsvisie op de bereikbaarheid. In dat kader zal worden gestart met een inventarisatie van de verkeers- en vervoerknelpunten in en om Almere (spoor-, weg en stedelijke infrastructuur). Op basis daarvan kan gestart worden met de analyse van mogelijke oplossingsrichtingen voor de geconstateerde problematiek.

De erkenning dat er sprake is van een problematiek en de bereidheid om daarmee nu direct aan de slag te gaan wordt als positief beoordeeld. In het verlengde daarvan is de mogelijkheid verkend om bij de komende go/no go momenten expliciet aandacht te besteden (in het licht van artikel 12 van de overeenkomst) aan de tot dan toe ontwikkelde plannen en maatregelen voor verbetering van de bereikbaarheidspositie van Almere.

In dat kader zou sprake kunnen zijn van een ontbindende voorwaarde die regelt dat Almere in de loop van de procedure voor de Zuiderzeelijn beoordeelt of op de juiste wijze invulling wordt geven aan de bereikbaarheidspositie van de gemeente.

Actie: de plv. Directeur-Generaal Personenvervoer legt in een brief aan de Voorzitter van de Regionale stuurgroep Zuiderzeelijn vast:

- de erkenning dat zich verkeers- en vervoersvraagstukken voordoen voor Almere die voortkomen uit de ontwikkelingen die de gemeente de afgelopen jaren heeft doorgemaakt en nog zal doormaken in de periode tot 2010.
- Voorts de verwachting dat door de nader uit te werken ontwikkelingsdoelstelling voor Almere de bereikbaarheidsproblematiek zal doen toenemen. De toezegging om gezamenlijk een inventarisatie van de verkeers- en vervoersknelpunten in en om Almere zal worden gemaakt.
- Dat als vervolg daarop een start zal worden gemaakt met de analyse van mogelijke oplossingsrichtingen.

Actie: er van uitgaande dat de voorzitter op vrijdag 5 juli over de brief van V en W kan beschikken, zal hij het voorstel vrijdag schriftelijk aan het college van B en W van Almere voorleggen. Daarin wordt voorgesteld om alsnog in te stemmen met de samenwerkingsovereenkomst, gelet op de opstelling van V en W en uitgaande van een afzonderlijke toetsing op de go/ nog go momenten ten aanzien van de wijze waarop invulling wordt gegeven aan de bereikbaarheidspositie van de gemeente Almere.

3. Ontwikkelingen als gevolg van het regeerakkoord.

In paragraaf 7 Mobiliteit van het Strategisch Akkoord voor het kabinet CDA, LPF en VVD Wordt aandacht besteed aan de Zuiderzeelijn: “De toezegging aan het Noorden over de aanleg van de Zuiderzeelijn zal binnen de bestaande afspraken gestand worden gedaan, *met dien verstande dat het kabinet geen bijdrage levert in eventuele (onverhoopte) overschrijdingen.*”.

De afgelopen week was al gebleken dat er van de zijde van LPF en VVD bedenkingen waren tegen artikel 14 en dan in het bijzonder 14.4 – 14.6. Deze regeling is opgenomen op aandringen van het ministerie van EZ. De redenering van EZ was dat er zich situaties kunnen voordoen dat de overdracht van een risico aan een private partij een zodanige prijs zou kunnen vragen dat het verstandig zou kunnen zijn om dat risico aan de overheid te houden en derhalve ook de middelen die daarmee gemoeid zouden zijn. Op aandringen van Financiën zijn vervolgens bepalingen opgenomen voor het geval die reservering te beperkt zou zijn. Artikel 14.1 gaat er van uit dat alle risico's begrepen zijn in het door rijk en regio beschikbaar gestelde budget. In 14.2 en 14.3 wordt beschreven de situatie dat risico's aan de overheid gehouden worden en de daartoe noodzakelijke reserveringen. De bepalingen waarin deze risico's buiten het budget opgevangen zouden moeten worden stuiten op weerstand. In overleg met V en W wordt voorgesteld 14.4 – 14.6 te schrappen.

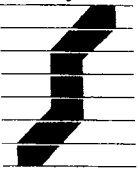
Actie: gelet op het gestelde in het Strategisch Akkoord voor Kabinet CDA, LPF, VVD wordt voorgesteld om artikel 14 van de samenwerkingsovereenkomst te wijzigen: **schrappen 14.4 – 14.6**

4. Waar staan we nu?

Uitgaande van het effectueren van de eerder beschreven reacties moet het mogelijk zijn om tot de conclusie te komen dat ingestemd kan worden met de samenwerkingsovereenkomst en dat deze door ons derhalve ondertekend kan worden.

Daarbij is dus het uitgangspunt dat:

1. het voorstel zoals beschreven door Almere kan worden geaccepteerd en zal resulteren in de conclusie dat de samenwerkingsovereenkomst kan worden getekend en dat de eerder besproken financiële bijdrage beschikbaar komt. Een en ander betekent dat naast de specifieke clausule voor die partijen waarvan de bijdrage direct of indirect afhankelijk zijn van de aandelen, er een toegesneden clausule komt voor Almere;
2. het voorstel om tot een Kompasbijdrage te komen gerealiseerd zal worden;



- 7 -

3. er beperkte risico's resteren waarvoor ik voorstel om de reservering ten bedrage van 45,4 mln. euro, prijspeil 2002, NCW 2010 vooralsnog te handhaven als buffer voor het geval de aannames onder 1 en 2 niet of niet geheel geëffectueerd kunnen worden. De bereidheid daartoe voor eventuele risico's onderweg was reeds uitgesproken. In ieder geval de Flevolandse partijen zouden moeten overwegen nu de reservering niet meer in de oorspronkelijke setting noodzakelijk is deze in te zetten om het nog altijd aanwezige tekort in de bijdrage deels in te vullen;
4. de wijzigingen zijn inmiddels zodanig dat overwogen moet worden dat de handtekening gezet al moeten worden met inachtnaam van de formele rol van raden en staten (en het parlement) een bepaling behoudens goedkeuring door de raden en staten.

Ik verzoek u mij per omgaande te informeren over uw reactie.

Met vriendelijke groet,

Hans Alders,
Voorzitter



Zuiderzeelijn

Stuurgroep Zuiderzeelijn

Aan

- de colleges van gedeputeerde staten van Groningen, Fryslân, Drenthe en Flevoland,
- de colleges van burgemeester en wethouders van Groningen, Smallingerland, Heerenveen, Leeuwarden, Noordoostpolder, Lelystad en Almere

PROVINCIE DRENTH	BESTUUR VAN DRENTH
NR.	2002006657
DATE	12 JUL 2002
CLASS.	
TE BEH. DOOR:	W

Plaats en datum
Haren, 11 juli 2002

Briefnummer
02/031

Geacht College,

In mijn brief d.d. 5 juli 2002 heb ik u geïnformeerd over de stand van zaken met betrekking tot de Zuiderzeelijn. Inmiddels ben ik in kennis gesteld van de reacties van de verschillende colleges.

Vastgesteld kan worden dat veel van de voorgestelde acties in de brief d.d. 5 juli 2002 op instemming kunnen rekenen.

Dat heeft betrekking op:

- Het verhelderen van het begrip "risicosfeer" in artikel 13.9;
- Het betrekken van de kosten van het Masterplan bij de totale projectkosten;
- Het benutten van de eventuele bijdrage vanuit het Noord-Hollandse voor het complementeren van de regionale bijdrage en het meerdere in mindering te brengen op de bijdrage van de participanten in de regionale Stuurgroep Zuiderzeelijn;
- Het verder verkennen van de mogelijkheden om de bevolking meer bij het project te betrekken (o.a. via het Masterplan);
- Het verkennen van de mogelijkheden van een Kompasbijdrage;
- Het vastleggen van de waarde van de aandelen per 1 januari 2002 en het daarover informeren van de rijkspartijen;
- Het instemmen met het schrappen van 14.4. – 14.6 als gevolg van het Strategisch Akkoord voor Kabinet CDA, LPF en VVD;
- Het vooralsnog reserveren van de 45,4 mln. euro, prijspeil 2002, NCW 2010 als buffer.

Uit de reactie van de provincie Fryslân en de gemeente Leeuwarden is mij gebleken dat de suggestie om na te gaan of in het kader van de GDU-middelen een oplossing gevonden zou kunnen worden, door beide als ongewenst dan wel niet mogelijk wordt geoordeeld.

Waar het gaat om de Kompasbijdrage wordt voorgesteld om vooralsnog slechts afspraken te maken over het principe van een Kompasbijdrage. In het kader van SNN is nader overleg gewenst over de inpasbaarheid hiervan in het Kompasprogramma en de precieze vormgeving. Dat is ook de essentie van de gestarte actie.

Correspondentieadres:
(p/a Grontmij)
Postbus 125
9750 AC Haren
Telefoon (050) 533 44 55
Telefax (050) 534 96 11



Het principe van een buffer wordt geaccepteerd. De vraag of en zo ja de wijze waarop en waarvoor de buffer (45,4 mln. euro) eventueel zal worden ingezet, vraagt om nader overleg.

Een aantal participanten heeft uitgesproken er de voorkeur aan te geven om eerst de raden respectievelijk de staten te willen raadplegen alvorens tot ondertekening over te gaan. Voor een enkeling is dat een voorwaarde.

Het college van B en W van Almere ziet in mijn brief van 5 juli j.l. (zie bijlage 1) een erkenning van de specifieke problematiek. Men wenst echter te komen tot een verdere uitwerking met V en W en afhankelijk daarvan is men bereid om in september een nieuw voorstel aan de raad te doen. Het hier bedoelde overleg heeft betrekking op de op te stellen ontwikkelingsvisie op de bereikbaarheid voor zowel de korte (2010) als de langere termijn (2030), een en ander in samenhang met het Integraal Ontwikkelingsplan Almere. De brief van het college van B en W van Almere is bijgevoegd (bijlage 2).

Duidelijk zal zijn dat op dit moment het niet mogelijk is om tot ondertekening van de samenwerkingsovereenkomst te komen. Ven W is zeer wel bereid om de toegezegde inventarisaties (knelpunten en mogelijke oplossingen) nu aan te vangen.

Minister Netelenbos, als voorzitter van de rijksdelegatie, en ondergetekende hebben daarom besloten de huidige situatie vast te leggen in een aanvullende brief: een bestandsopname (zie bijlage 3). De brief en de bijbehorende ontwerp-Samenwerkingsovereenkomst, versie 10.7 maken duidelijk waarover inmiddels overeenstemming bestaat en wat de openstaande punten zijn. Dat betekent dat met het komende kabinet de zaak zal moeten worden afgehandeld. Het is niet anders.

Ik stel u voor dat deze brief en de brief van de beide voorzitters (bijlage 3) worden toegezonden aan de leden van de raden en staten, zodat ook zij geïnformeerd zijn over de laatste stand van zaken. Na de zomer zullen de laatste voorstellen dan besproken kunnen worden

Met vriendelijke groet,

Hans Alders,
Voorzitter

Bijlagen:

1. Brief d.d. 5-7-2002 met bijlage van de voorzitter van de Stuurgroep aan het college van B&W van Almere
2. Brief van de gemeente Almere d.d. 9-7-2002 aan de Stuurgroep Zuiderzeelijn
3. Brief van de voorzitters van de onderhandelingsdelegaties d.d. 10-07-2002 met bijlage



Zuiderzeelijn

Stuurgroep Zuiderzeelijn

Aan:

- de colleges van gedeputeerde staten van Groningen, Fryslân, Drenthe en Flevoland,
- de colleges van burgemeester en wethouders van Groningen, Smallingerland, Heerenveen, Leeuwarden Noordoostpolder, Lelystad en Almere

Plaats en datum

Haren, 30 september 2002

Briefnummer

02/035mzl

Geacht college,

Een aantal colleges van GS en B en W heeft schriftelijk gereageerd op de brieven van 5 en 11 juli jl. Het lijkt goed om deze brieven aan alle colleges te doen toekomen (zie bijlagen). In het navolgende wordt ingegaan op de reacties.

1. Positie Noordoostpolder

De gemeente Noordoostpolder laat in brieven d.d. 9 juli en 23 juli weten aan de instemming met de samenwerkingsovereenkomst uitdrukkelijk voorwaarden te hebben gesteld (station, frequentie en uitbreiding wonen en bedrijventerreinen). Ik wijs erop dat in de bijlagen, behorende bij de overeenkomst, ingegaan wordt op deze aspecten.

In bijlage 5 van de samenwerkingsovereenkomst – Topeisen - is bepaald dat het minimaal aantal vertrekkende treinen per uur per richting voor Emmeloord 2 bedraagt. In bijlage 3 van de samenwerkingsovereenkomst – ruimtelijke ontwerpopgave – wordt bepaald dat eventuele uitbreidingslokaties worden geconcentreerd in de bundelingsgebieden van de stedelijke netwerken binnen de Noordelijke Ontwikkelingsas, alsmede in Lelystad en Emmeloord. Voorts wordt gesteld: "De verstedelijkingsvraag in de Noordoostpolder en Oost Flevoland in samenhang met de Zuiderzeelijn, wordt geconcentreerd in de halteplaatsen Lelystad en Emmeloord (...)".

De genoemde aantallen zullen onderwerp van overleg moeten zijn met de provincie Flevoland en komen ruimtelijk aan de orde in het Masterplan.

Conform de eerder gemaakte afspraken heeft de provincie Flevoland in een brief d.d. 9 augustus 2002 de zaak van de gewenste afspraken met Domeinen aan de orde gesteld bij de staatssecretaris van Financiën.

Correspondentieadres:

(p/a Grontmij)

Postbus 125

9750 AC Haren

Telefoon (050) 533 44 55

Telefax (050) 534 96 11



2. Risico's

De gemeenten Groningen, Lelystad en Noordoostpolder en de provincie Flevoland besteden aandacht aan resterende risico's, gelet ook op het gestelde in het Strategisch akkoord van CDA, LPF en VVD.

In de brief d.d. 5 juli is hieraan reeds aandacht besteed. Uitgangspunt is nu dat alle risico's moeten worden opgevangen binnen het budget.

De vraag kan nu worden gesteld of artikel 14.2 en 14.3 dan gehandhaafd dienen te worden. Immers, daarin wordt rekening gehouden met de situatie dat het verstandiger kan zijn om risico's aan de overheid te houden en daartoe een bepaald deel van het budget te reserveren. In artikel 14.4 wordt bepaald dat de financiële consequenties voor rekening komen van de reservering als bedoeld in artikel 14.2 en 14.3 (en dus binnen het budget moet worden opgevangen).

De gemeente Noordoostpolder maakt ook opmerkingen over artikel 24. Dit artikel bepaalt de looptijd. Indien partijen zouden besluiten een bepaald risico aan zich te houden dat zich uitstrekt tot de exploitatie, dan heeft dit vanzelfsprekend gevolgen voor de looptijd. Het gaat echter om een situatie waarbij sprake is van een bewust besluit van de partijen.

In het bestuurlijke overleg met de rijkspartijen of met de minister van V en W, zal één en ander opnieuw besproken worden. Het oorspronkelijke artikel 14 was een evenwichtig compromis. Indien daaraan de basis is ontvallen – zie het Strategisch akkoord – dan dient de vraag gesteld te worden of niet beter volstaan kan worden met het eerste lid. In dat geval zal ook artikel 24 zich moeten beperken tot de bouwfase.

3. Aansluiting Leeuwarden

De gemeente Leeuwarden heeft laten weten dat het voorstel waarbij de provincie Fryslân GDU-middelen reserveert voor het station Leeuwarden-Zuid, geen passend antwoord is op het probleem van Leeuwarden. Ook de provincie Fryslân acht dit geen begaanbare weg. De opmerkingen van Groningen en Drenthe dat het zou moeten gaan om de GDU-middelen voor Fryslân spreekt voor zich, maar is gelet op het vorenstaande niet meer relevant.

4. Kompasbijdrage

In de brief van 5 juli wordt voorgesteld om na te gaan of in SNN-verband een Kompasbijdrage kan worden verkregen voor het Friese tekort. Een voorstel daartoe is op 5 juli 2002 aan staatssecretaris Ybema voorgelegd. In de brief van 11 juli worden de eerste reacties weergegeven: voornamelijk afspraken te maken over het principe van een Kompasbijdrage en nader overleg over de inpasbaarheid hiervan in het Kompasprogramma.



De provincies Groningen en Drenthe geven er de voorkeur aan eerst de aanbestedingsresultaten af te wachten en dus in deze fase het bijbehorende risico te accepteren. Te zijner tijd, indien het risico zich daadwerkelijk zou voordoen, zouden afspraken gemaakt moeten worden.

Het afwachten van de aanbestedingsresultaten kan slechts een interne afspraak zijn van de regionale partijen. Immers, met de rijksoverheid hebben wij afgesproken dat onze bijdrage € 1.020.000.000 zal bedragen. Het ontbrekende bedrag zal moeten worden opgebracht door de Noord-Hollandse partijen. Als dat niet het geval is dan zal de aanbesteding de ruimte moeten bieden, dan wel geschrapt moeten worden in het programma van eisen. Het zal al moeilijk genoeg zijn om deze afspraak met de vorige minister bij de huidige minister (zie Strategisch akkoord) te verzilveren. Het is ongewenst deze problematiek te vergroten.

Voorts moet gewezen worden op de looptijd van het Kompasprogramma. Het is op voorhand niet zeker dat dit parallel zal lopen. Het lijkt derhalve verstandig over het principe nu afspraken te maken en de exacte hoogte daarvan later vast te stellen. Een en ander is nu ook schriftelijk aan de staatssecretaris van Economische Zaken voorgelegd (brief d.d. 15 juli 2002).

De stellingname dat een eventuele Kompasbijdrage ook – naar rato - ten goede dient te komen van alle noordelijke partijen lijkt een zaak van overleg binnen het SNN, zoals reeds aangekondigd in de brief van 11 juli 2002.

Er wordt ook gesproken over precedentwerking. Ook dit dient besproken te worden binnen het SNN. Duidelijk is overigens wel dat ook in eerdere fasen SNN- gelden zijn ingezet voor infrastructurele werken.

5. Reservering voor calamiteiten

De provincie Groningen kan instemmen met het achter de hand houden van het bedrag van € 45.400.000 voor "calamiteiten". Het college geeft er de voorkeur aan per geval te bezien of er aanleiding is om een beroep op de buffer te doen. Dat is ook de bedoeling.

De gemeente Noordoostpolder tekent aan dat haar aandeel beperkt blijft tot € 635.000. Het is niet de bedoeling wijziging aan te brengen in de verdeelsleutel.

In de brief d.d. 5 juli 2002 is voorgesteld om de reservering ten bedrage van € 45,4 mln, prijspeil 2002, NCW 2010 vooralsnog te handhaven als buffer. Aan de Flevolandse partijen is gevraagd om te overwegen nu de reservering niet meer in de oorspronkelijke setting noodzakelijk is, deze in te zetten om het nog altijd aanwezige tekort in de bijdrage deels in te vullen. De provincie Flevoland laat in haar brief d.d. 24 juli weten dat er voor het inzetten van de risicoreservering voor de regionale bijdrage op dit moment binnen het college geen draagvlak is. Wel is men bereid tot politieke consultatie. De gemeente Lelystad neemt hetzelfde standpunt in. Waar de andere partijen zich kunnen vinden in het voorstel wordt een beroep gedaan op Flevoland en Lelystad om hiermee in te stemmen.



6. Huidige situatie

In de brieven van 5 en 11 juli 2002 en de brief van 10 juli 2002 van de beide voorzitters wordt er van uitgegaan dat met aanvaarding van de voorstellen het resterende "probleem" de positie van Almere is. Indien dat kan worden opgelost en derhalve de gemeenteraad van Almere alsnog instemt met de voorstellen, kan de samenwerkingsovereenkomst getekend worden.

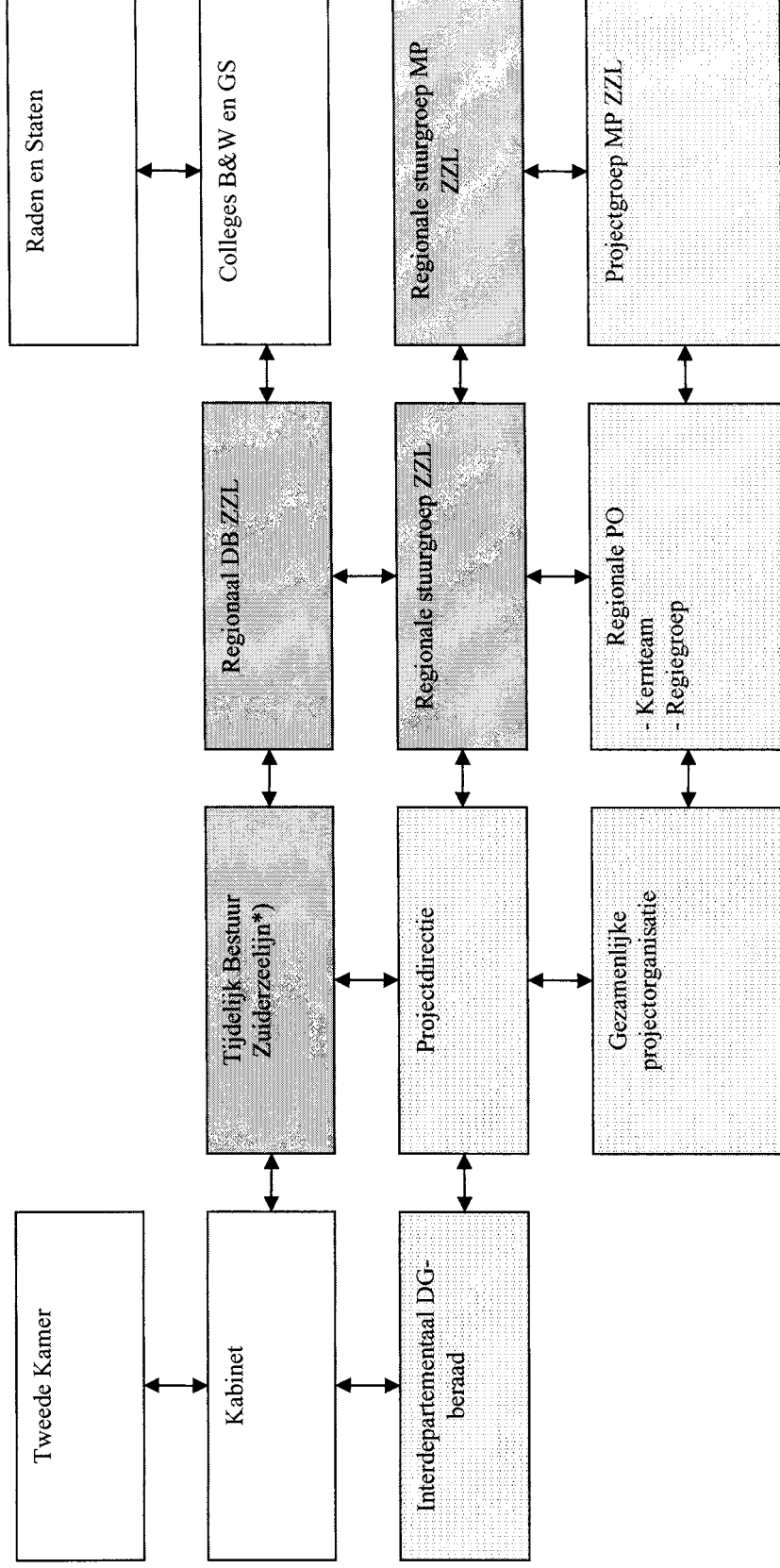
In mijn brief d.d. 5 juli 2002 aan Almere heb ik aangegeven dat V en W tezamen met de gemeente Almere bereid is een begin te maken met een ontwikkelingsvisie op de bereikbaarheid. Een inventarisatie van knelpunten, gevolgd door een analyse van mogelijke oplossingsrichtingen. De gesprekken daarover zijn inmiddels gestart. De inzet van de minister is de gemeenteraad van Almere vertrouwen te geven in de betrokkenheid van het ministerie bij de oplossing van de bestaande knelpunten en de toekomstige opgave van de gemeente Almere. Afhankelijk van het gespreksresultaat zal het college van B en W een nieuw voorstel aan de gemeenteraad voorleggen om alsnog in te stemmen met ondertekening van de samenwerkingsovereenkomst.

In contacten met de nieuwe bewindslieden wordt nagegaan hoe de beoordeling is van de voorliggende tekst van de samenwerkingsovereenkomst, teneinde over niet al te lange tijd te komen tot een bestuurlijk overleg.

Met vriendelijke groet,


Hans Alders
voorzitter Stuurgroep

Bijlage III: Organogram samenwerking (Tijdelijke) Projectorganisatie en Regionale Projectorganisatie



*) Het Tijdelijk Bestuur wordt met ingang van fase 2 Planstudie omgezet in een Definitief Bestuur. De samenstelling van het Definitief Bestuur is afhankelijk van de nader te bepalen rechtsvorm.

Provinciale staten van Drenthe;

gelezen het voorstel van gedeputeerde staten van Drenthe van 9 juni 2004, kenmerk 24/4.6/2004006196;

BESLUITEN:

- I. in te stemmen met de voorstellen tot wijziging van de ontwerp-Samenwerkingsovereenkomst Zuiderzeelijn met bijlagen, versie 8 en 9 juni 2004;
- II. gedeputeerde staten te machtigen:
 - a. de onderhandelingen over de ontwerpovereenkomst af te ronden binnen de beleidskaders van het voorliggend ontwerp en de overeenkomst namens de provincie te ondertekenen;
 - b. de overeenkomst via het regionale samenwerkingsverband van de Stuurgroep Zuiderzeelijn uit te voeren, inclusief de aanwijzing van twee regionale leden van het tijdelijk bestuur Zuiderzeelijn, een en ander onder de voorwaarde van periodieke rapportage aan de staten over de voortgang van het project;
 - c. bij de afronding van het overleg over de regionale bijdrage voor de hogesnelheidslijn uit te gaan van een bijdrage van de cluster Drenthe van maximaal €9 miljoen (netto contante waarde 2002);
- III. in te stemmen met de voorbereiding van nadere besluitvorming voor het "go/no go-moment" besluitvorming prijsvraag over de dekking van de definitieve provinciale bijdragen voor de magneetweefbaan en de hogesnelheidslijn;
- IV. in te stemmen met de voorlopige handhaving van het aandeel van de cluster Drenthe van €1,66 miljoen (netto contante waarde 2002) in de extra reservering voor Onvoorzien, onder de voorwaarde dat over de inzet en bestemming van de reservering aanvullende besluitvorming door de raden en/of de staten is vereist.

Assen, 7 juli 2004

Provinciale staten voornoemd,

, griffier

, voorzitter

gm/coll.

CONCEPT-SAMENWERKINGSOVEREENKOMST

RIJK-REGIO

inzake

PROJECT ZUIDERZEELIJN

d.d. 08-06/04

***ter verlening van mandaat van de ministerraad voor
ondertekening van deze conceptovereenkomst door de minister
van V&W met de voorzitter van de regionale stuurgroep tbv
aanvullende besluitvorming door de provincies en gemeenten***

INHOUDSOPGAVE

Ondergetekenden	blz. ..
Overwegingen	blz. ..
Artikelen	blz. ..
1. Definities	blz. ..
2. Samenwerking	blz. ..
3. Gemeenschappelijke regeling	blz. ..
4. Tijdelijke Projectorganisatie Zuiderzeelijn	blz. ..
5. Geïntegreerde procedure	blz. ..
6. Vaststelling Programma van Eisen	blz. ..
7. Besluitvorming Prijsvraag	blz. ..
8. Keuze preferred tenderer en Gunningsbeslissing	blz. ..
9. Aanbesteding	blz. ..
10. Tracé-/MER-procedure	blz. ..
11. Masterplan en Ruimtelijke Ontwerpopgave	blz. ..
12. Samenhang met projecten in de Noordvleugel van de Randstad	blz. ..
13. Overheidsbijdrage	blz. ..
14. Risicoverdeling	blz. ..
15. Afwijkende eisen en/of randvoorwaarden	blz. ..
16. Coördinatie van Verlening van Vergunningen	blz. ..
17. Grondverwerving en onteigening	blz. ..
18. Nadeelcompensatie	blz. ..
19. Communicatie	blz. ..
20. Geheimhouding	blz. ..
21. Contracteren van derden	blz. ..
22. Monitoring/evaluatie	blz. ..
23. Eventuele strijd met wet- en/of regelgeving	blz. ..
24. Onvoorziene omstandigheden	blz. ..
25. Aanvulling en/of wijziging Samenwerkingsovereenkomst	blz. ..
26. Inwerkingtreding, looptijd	blz. ..
27. Beëindiging van rechtstwege	blz. ..
28. Ontbinding	blz. ..
29. Bijlagen	blz. ..
30. Geschillen	blz. ..
Ondertekening	blz. ..

DE PARTIJEN:

1. **De Staat der Nederlanden**, te dezen vertegenwoordigd door de Minister van Verkeer en Waterstaat, mevrouw drs. K.M.H. Peijs, de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, mevrouw S.M. Dekker, de Minister van Financiën, de heer drs. G. Zalm en de Staatssecretaris van Economische Zaken mevrouw ir. C.E.G. van Gennip MBA, hierna te noemen: "**de Staat**".

2. **De Minister van Verkeer en Waterstaat**, mevrouw drs. K.K.M.H. Peijs, in haar hoedanigheid van bestuursorgaan, hierna te noemen: "**de Minister van V&W**".

3. **De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer**, mevrouw S.M. Dekker, in haar hoedanigheid van bestuursorgaan, hierna te noemen: "**de Minister van VROM**".

partijen sub 2 en 3 hierna gezamenlijk ook te noemen: "**de Ministers**".

4. **De Provincie Groningen**, te dezen vertegenwoordigd door de Commissaris van de Koningin, de heer J.G.M. Alders.

5. **De Provincie Fryslân**, te dezen vertegenwoordigd door de Commissaris van de Koningin, de heer drs. E.H.T.M. Nijpels.

6. **De Provincie Drenthe**, te dezen vertegenwoordigd door lid gedeputeerde Staten, te deze rechtsgeldig vertegenwoordiger van de provincie Drenthe, de heer drs. S.B. Swierstra.

7. **De Provincie Flevoland**, te dezen vertegenwoordigd door de Commissaris van de Koningin, de heer mr. M.J.E.M. Jager.

partijen sub 4 t/m 7 hierna gezamenlijk te noemen: "**de Provincies**".

8. **De gemeente Groningen**, te dezen vertegenwoordigd door de burgemeester de heer drs. J. Wallage.

9. **De gemeente Leeuwarden**, te dezen vertegenwoordigd door de burgemeester, de heer mr.dr. G.D. Dales.

10. **De gemeente Lelystad**, te dezen vertegenwoordigd door de burgemeester, de heer drs. Ch. Leeuwe.

11. **De gemeente Heerenveen**, te dezen vertegenwoordigd door de burgemeester, de heer drs. P.M.M. de Jonge.

12. **De gemeente Smallingerland**, te dezen vertegenwoordigd door de burgemeester, de heer mr. ing. P. van der Zaag.
13. **De gemeente Noordoostpolder**, te dezen vertegenwoordigd door de burgemeester, de heer mr. W.L.F.C. Ridder van Rappard.
14. **De gemeente Almere**, te dezen vertegenwoordigd door de burgemeester, mevrouw A. Jorritsma-Lebbink.

partijen sub 8 t/m 14 hierna gezamenlijk ook te noemen: "**de Gemeenten**".

OVERWEGENDE:

- (a) dat in het Structuurschema Verkeer en Vervoer 2 (SVV 2) het traject tussen Lelystad en Groningen op de kaarten van hoofdstuk 4 is aangegeven als "overige spoorlijn voor personenvervoer" en als "aanleg nieuw traject/studieproject" en in de toelichting daarop is gesteld dat met betrekking tot dit project het voornemen bestaat om voor het einde van de (toen) lopende Kabinetsperiode op basis van nadere studie te komen tot besluitvorming;
- (b) dat het Kabinet in 1998 in bestuurlijk overleg met het Samenwerkingsverband Noord-Nederland, waarin zijn vertegenwoordigd de Provincies Groningen, Fryslân en Drenthe, de toezegging heeft gedaan zich te zullen inspannen om een snelle verbinding, de Zuiderzeelijn, tussen de Randstad en het Noorden op te nemen in het Structuurschema Verkeer en Vervoer 3 (SVV 3), waarbij het streven erop is gericht om de uitvoering voor 2010 te beginnen. Deze toezegging is bevestigd in het regeerakkoord van 1998 en herbevestigd in het strategisch akkoord van 3 juli 2002 van het kabinet Balkenende I;
- (c) dat de Zuiderzeelijn vervolgens is opgenomen in de destijds in procedure zijnde planologische kernbeslissing Nationaal Verkeers- en Vervoersplan;
- (d) dat het Kabinet, nadat een tweetal verkenningen is uitgevoerd, op 21 december 2001 heeft besloten dat het met de Zuiderzeelijn beoogt 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 aan deze doelstellingen is het grootst bij realisatie van de Zuiderzeelijn via Flevoland en Fryslân, met name in de vorm van een hogesnelheidslijn of een magneetweefbaan c.q. een magneetweefmetro;
- (e) dat het Kabinet eveneens op 21 december 2001 heeft besloten een vervolprocedure te starten waarin een zogenoemde geïntegreerde Tracé-/MER-aanbestedingsprocedure wordt

gevolgd, bestaande uit (i) een of meer procedures die kunnen leiden tot de aanbesteding van aanleg, beheer en onderhoud van alsmede het vervoer over de Zuiderzeelijn in de vorm van een hogesnelheidslijn of een magneetweefbaan c.q. een magneetweefmetro en (ii) een Tracé-/MER-procedure waarin naast deze alternatieven ook andere alternatieven worden uitgewerkt zoals de Zuiderzeelijn in de vorm van een intercityverbinding en een snelle verbinding in de vorm van de Hanzelijn plus, welke andere alternatieven als terugvalopties kunnen gelden voor het geval de geïntegreerde Tracé-/MER-aanbestedingsprocedure niet tot het gewenste resultaat leidt;

- (f) dat het Kabinet voor de geïntegreerde Tracé-/MER-aanbestedingsprocedure € 2,73 miljard (tweemiljard zevenhonderddertig miljoen euro) (netto contante waarde 2010, prijspeil 2002) heeft gereserveerd. Dit betreft een maximum bijdrage met een all-in karakter, dat wil zeggen inclusief alle kostencomponenten gebonden aan de investering (onder meer voor inpassing, stations, en dergelijke). Het Rijk draagt nooit meer bij aan het Project dan dit bedrag. Het Kabinet is bij deze reservering destijds uitgegaan van een regionale bijdrage van € 1,13 miljard (één miljard honderdendertig miljoen euro) voor een magneetweefbaan c.q. een magneetweefmetro / € 0,45 miljard (vierhonderdvijftig miljoen euro) voor een hogesnelheidslijn (netto contante waarde 2010, prijspeil 2000);
- (g) dat naar aanleiding van het kabinetsbesluit van 21 december 2001 de PKB Vijfde Nota ruimtelijke ordening, deel c, kabinetsstandpunt, destijds is aangepast in die zin dat daarin rekening wordt gehouden met de mogelijke aanleg van de Zuiderzeelijn, zoals blijkt uit de brief van 24 januari 2002 van de Minister van VROM aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal;
- (h) dat inmiddels de Nota Ruimte is verschenen, die in de plaats komt van het eerder uitgebrachte kabinetsstandpunt Vijfde Nota, waarmee thans een nieuw deel 3 in procedure is om te komen tot een PKB Nationaal Ruimtelijk Beleid;
- (i) dat in de Nota Ruimte met betrekking tot de Zuiderzeelijn is aangegeven dat met een snelle OV-verbinding van Schiphol en Amsterdam naar Almere en Groningen een verbetering van de bereikbaarheid van het Noorden en de Noordvleugel van de Randstad wordt beoogd en hiervoor vier alternatieven mogelijk zijn. Hierbij zijn twee alternatieven als voorkeursalternatieven aangemerkt (magneetweefbaan en hogesnelheidslijn) en twee alternatieven als terugvaloptie (Intercity en Hanzelijn-plus). Daarnaast kan zo'n OV-verbinding voorts 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 openbaarvervoerssysteem van een hoog kwaliteitsniveau, een meer gelijkwaardige positie ten opzichte van de andere steden binnen de Randstad krijgen. De Zuiderzeelijn dient in het kader van de Nota Mobiliteit de volledige PKB-procedure te doorlopen;

- (j) dat de Nota Ruimte voorts bepaalt dat het rijk in aansluiting op de vaststelling van de Nota Ruimte een planstudie start in welk kader voor de Zuiderzeelijn een geïntegreerde trace-/MER-aanbestedingsprocedure wordt doorlopen. De eerste fase van de geïntegreerde procedure is een aanbesteding in de vorm van een prijsvraag, waarin marktpartijen worden uitgenodigd om plannen te ontwikkelen voor een magneetweefbaan en een hogesnelheidslijn, waarbij voor het trajectdeel Schiphol-Almere een IJmeervariant een optie is (het tracé over de Hollandse Brug is in de prijsvraag de basis);
- (k) dat de Nota Ruimte uitgaat van een substantiële stedelijke ontwikkeling van Almere met ongeveer 40.000 woningen in de periode 2010-2030. Uiterlijk in 2006 zal worden bekeken of de uitgangspunten voor deze zogenoemde middenvariant nog steeds geldig zijn. Het Rijk maakt op korte termijn nadere uitvoeringsafspraken met de decentrale overheden in de Noordvleugel over programma, fasering en bereikbaarheid van de ontwikkelingen in Almere tot 2020 en het lange termijnperspectief. Het rijk start tevens een planstudie naar de wegontsluiting van Almere met het vaste land, waarbij onder meer de consequenties en mogelijkheden van een IJmeerverbinding in beeld worden gebracht en waarin ook de consequenties van een geringere of hogere groei dan de middenvariant worden meegenomen;
- (l) dat voor het Kabinet van groot belang is dat met de Zuiderzeelijn een bijdrage aan de realisatie van de in de Nota Ruimte omschreven doelstellingen ten aanzien van de verstedelijking en de bereikbaarheid van Almere wordt beoogd;
- (m) dat de Provincies en de Gemeenten ten behoeve van de ruimtelijke- en economische ontwikkeling van het Noorden en Flevoland een snelle verbinding via Flevoland en Fryslân noodzakelijk achten en bereid zijn samen met de Staat de in het kabinetsbesluit van 21 december 2001 en de Nota Ruimte bedoelde geïntegreerde trace-/MER-aanbestedingsprocedure uit te werken en vervolgens uit te voeren;
- (n) dat partijen van mening zijn dat een gebiedsgericht integraal ruimtelijk beleid onontbeerlijk is om de sociaal-economische ontwikkeling en de kwaliteiten van natuur, landschap en cultuurhistorie met elkaar in harmonie te brengen.
- (o) dat partijen van mening zijn dat het project Zuiderzeelijn door rijk en regio gezamenlijk dient te worden uitgevoerd in die zin dat zij in alle opzichten gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor alle projectgerelateerde activiteiten en aspecten, behoudens uiteraard de wettelijke bevoegdheden die door alle Partijen worden voorbehouden;
- (p) dat de Minister van V&W en de voorzitter van de Regionale Stuurgroep Zuiderzeelijn, waarin zijn vertegenwoordigd de Provincies en de Gemeenten reeds op 13 februari 2002 een intentieverklaring hebben getekend met het doel te komen tot (nadere) afspraken over samenwerking tussen partijen en deze vast te leggen in een samenwerkingsovereenkomst;

- (q) dat deze overeenkomst de samenwerkingsovereenkomst is als bedoeld in de intentieverklaring van 13 februari 2002;
- (r) dat de Raden van de Gemeenten sub 8 t/m 13 en de Staten van de Provincies op 26 en 27 juni 2002 hebben ingestemd met het concept van de samenwerkingsovereenkomst en de desbetreffende Colleges van Burgemeester en Wethouders van de Gemeenten, respectievelijk Colleges van Gedeputeerde Staten van de Provincies, hebben gemachtigd om namens de Raad het raadsbesluit respectievelijk namens de Staten het statenbesluit uit te voeren en de samenwerkingsovereenkomst aan te gaan c.q. te doen aangaan. De Raad van de gemeente Almere heeft op 19 december 2002 ingestemd met het concept van de samenwerkingsovereenkomst en het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Almere gemachtigd om namens de Raad het raadsbesluit uit te voeren en de samenwerkingsovereenkomst aan te gaan c.q. te doen aangaan.
- (s) dat de Colleges van Burgemeester en Wethouders van de Gemeenten en de Colleges van Gedeputeerde Staten van de Provincies vervolgens hebben besloten de samenwerkingsovereenkomst aan te gaan;
- (t) dat het kabinet op (.....) heeft ingestemd met het concept van de samenwerkingsovereenkomst.

KOMEN OVEREEN ALS VOLGT:

Artikel 1: Definities

- 1.1 **Aanbesteder:** de aanbesteder als bedoeld in artikel 9.1;
- 1.2 **Aanbesteding:** de procedure(s) die (uiteindelijk) kan (kunnen) leiden tot gunning van (een) concessie(s) en/of opdracht(en) tot ontwerp, aanleg, beheer, onderhoud van alsmede de (vervoers)exploitatie van de HSL of de MZB/MZM;
- 1.3 **Besluitvorming Prijsvraag:** de keuze op basis van de resultaten van de Prijsvraag om de Geïntegreerde procedure voort te zetten voor de MZB/MZM en/of de HSL dan wel de Geïntegreerde procedure niet voort te zetten;
- 1.4 **Beslismoment:** een moment in de Aanbesteding waarop een beslissing moet worden genomen over de wijze waarop de Aanbesteding wordt voortgezet;
- 1.5 **Bestuur:** het ZZL-bestuur dan wel na de oprichting als bedoeld in artikel 3.1 het bestuur van de Projectorganisatie Zuiderzeelijn;
- 1.6 **Bevoegd gezag:** De Minister van V&W en de Minister van VROM dan wel de Minister van V&W in overeenstemming met de Minister van VROM, in de hoedanigheid van bevoegd gezag inzake de Tracé-/MER-procedure;
- 1.7 **Bevoegdheden:** de publiekrechtelijke bevoegdheden van Partijen met betrekking tot aspecten welke verband houden met het Project, doch met uitzondering van de verlening van vervoersconcessies en/of beheersconcessies door de Minister van V&W alsmede het vaststellen van het Tracébesluit;
- 1.8 **Budget:** het totaal van de Rijksbijdrage, de Regionale bijdrage en eventueel andere ten behoeve van de realisatie van het Project bijeengebrachte publieke gelden, waaronder eventuele EU middelen en eventuele financiële bijdragen van de Provincie Noord-Holland, de gemeente Amsterdam en de gemeente Haarlemmermeer;
- 1.9 **Geïntegreerde procedure:** de geïntegreerde Tracé-/MER-Aanbestedingsprocedure zoals beschreven in **bijlage 1** bij deze overeenkomst;
- 1.10 **Gemeenschappelijke regeling:** de door partijen te treffen gemeenschappelijke regeling als bedoeld in de Wet gemeenschappelijke regelingen;
- 1.11 **Groen Polder Overleg:** een vertegenwoordiging van de in **bijlage 2** bij deze overeenkomst bedoelde maatschappelijke organisaties;

- 1.12 **Gunningsbeslissing:** de gunning van (een) concessie(s) en/of opdracht(en) ingevolge de Aanbesteding tot uitvoering van (onderdelen van) het Project;
- 1.13 **Hanzelijn plus:** een railverbinding tussen de Randstad en het Noorden via de Hanzelijn, waarbij het bestaande spoor tussen Amsterdam en Lelystad, het nog aan te leggen spoor tussen Lelystad en Zwolle en het bestaande spoor tussen Zwolle en Groningen/Leeuwarden geschikt wordt gemaakt voor hogere snelheden;
- 1.14 **HSL:** de Zuiderzeelijn in de vorm van een hogesnelheidslijn;
- 1.15 **IC:** de Zuiderzeelijn in de vorm van een intercityverbinding;
- 1.16 **IJmeervariant:** een variant voor de Zuiderzeelijn, tracédeel Amsterdam-Almere, door het IJmeer eventueel gecombineerd met een wegverbinding;
- 1.17 **Keuze preferred tenderer:** de keuze van de mededingende partij(en) die in de Aanbesteding word(t)(en) aangewezen als degene(n) met wie gedurende een zekere periode van exclusiviteit wordt onderhandeld over de gunning van de (een) concessie(s) en/of opdracht(en) tot uitvoering van (onderdelen van) het Project;
- 1.18 **Masterplan:** het beleidsplan waarin onder verantwoordelijkheid van de Regio de Ruimtelijke ontwerppogave wordt uitgewerkt;
- 1.19 **Maximale Prijs:** de maximale prijs die aan de opdrachtnemer(s) voor de uitvoering van het Project kan worden betaald zoals vastgesteld ingevolge het bepaalde in artikel 14.3 en 14.4;
- 1.20 **MER:** de ten behoeve van het Tracébesluit op te stellen milieu-effectrapportage;
- 1.21 **MZB/MZM:** de Zuiderzeelijn in de vorm van een magneetweefbaan (MZB) of magneetweefmetro (MZM);
- 1.22 **Partijen:** de partijen bij deze overeenkomst;
- 1.23 **Prijsvraag:** de uitnodiging aan mededingende partijen tot het indienen van plannen in de eerste fase van de Aanbesteding, zoals omschreven in bijlage 1 bij deze overeenkomst;
- 1.24 **Programma van eisen:** de in het kader van de Aanbesteding aan het Project te stellen eisen en randvoorwaarden;

- 1.25 **Project:** het ontwerp, de aanleg, het beheer, het onderhoud en de (vervoers)exploitatie van de Zuiderzeelijn en de voorbereidingen daartoe, alsmede de afstemming met de ontwikkeling en implementatie van de Ruimtelijke ontwerpogave;
- 1.26 **Projectdirecteur:** de projectdirecteur van de Tijdelijke Projectorganisatie Zuiderzeelijn als omschreven in het instellingsbesluit van de Minister van V&W als bedoeld in artikel 4.1;
- 1.27 **Projectorganisatie Zuiderzeelijn:** de door partijen op te richten zelfstandige gezamenlijke projectorganisatie met rechtspersoonlijkheid die belast zal worden met de uitvoering van het Project;
- 1.28 **Regio:** de Provincies en de Gemeenten;
- 1.29 **Regionale bijdrage:** de door de Regio aan het Project te leveren financiële bijdrage;
- 1.30 **Regionale stuurgroep:** de regionale stuurgroep waarin zijn vertegenwoordigd de Provincies en de Gemeenten.
- 1.31 **Rijksbijdrage:** de door de Staat aan het Project te leveren financiële bijdrage;
- 1.32 **Ruimtelijke ontwerpogave:** de met de Zuiderzeelijn samenhangende opgave om binnen het kader van de Nota Ruimte:
- een gebiedsgericht integraal ruimtelijk beleid te ontwikkelen en te implementeren in de daarvoor bestemde ruimtelijke plannen op regionaal en lokaal niveau, met als doel het versterken van de economische structuur en het behoud en de ontwikkeling van de huidige kernkwaliteiten
een en ander zoals nader omschreven in **bijlage 3** bij deze overeenkomst.
- 1.33 **Samenwerkingsovereenkomst:** deze overeenkomst;
- 1.34 **Scope van de Aanbesteding:** de middels de Aanbesteding te gunnen onderdelen van het Project, zoals omschreven in **bijlage 4, onderdeel A** bij deze overeenkomst;
- 1.35 **Scope van de Tracé-/MER-procedure:** de in de Tracé-/MER-procedure te betrekken onderdelen van het Project, zoals omschreven in **bijlage 4, onderdeel A** bij deze overeenkomst;
- 1.36 **Scope van de Ruimtelijke ontwerpogave:** Elementen van de Ruimtelijke ontwerpogave, zoals omschreven in **bijlage 3** bij de overeenkomst, die door de Regio en de overige betrokken lagere overheden gezamenlijk in het Masterplan dienen te worden uitgewerkt

- 1.37 **Standpuntbepaling:** de beslissing van het Bevoegd gezag als bedoeld in artikel 9 van de Tracéwet;
- 1.38 **Tijdelijke Projectorganisatie Zuiderzeelijn:** de door de Minister van V&W op te richten projectorganisatie die, totdat de Projectorganisatie Zuiderzeelijn is opgericht, belast is met de voorbereiding van het Project;
- 1.39 **Topisen:** de eisen die in ieder geval in het Programma van eisen moeten worden opgenomen c.q. (verder) moeten worden uitgewerkt, zoals omschreven in **bijlage 5** bij deze overeenkomst;
- 1.40 **Tracébesluit:** het in verband met de aanleg van de Zuiderzeelijn op te stellen tracébesluit als bedoeld in de Tracéwet;
- 1.41 **Tracé-/MER-procedure:** de reguliere besluitvormingsprocedure om te komen tot het Tracébesluit, waaronder begrepen het opstellen van de MER;
- 1.42 **Trajectnota:** de trajectnota als bedoeld in artikel 3 van de Tracéwet;
- 1.43 **Vergunningen:** vergunningen, dispensaties, afwijkingen en soortgelijke besluiten benodigd voor de uitvoering van het Project, met uitzondering van het Tracébesluit en de vervoersconcessies en/of beheersconcessies;
- 1.44 **Zuiderzeelijn:** een snelle verbinding tussen de Randstad en het Noorden via Flevoland en Fryslân naar Groningen, zoals te zijner tijd aangegeven op een kaart van indicatieve en limitatieve railwegverbindingen die behoort tot een van kracht zijnd plan als bedoeld in artikel 2a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening;
- 1.45 **ZZL-bestuur:** het bestuur als bedoeld in artikel 4.2.

Artikel 2: Samenwerking

- 2.1 Het Project Zuiderzeelijn is een gezamenlijk project van de Staat en de Regio. Dit houdt onder meer in dat:
- 2.1.1 Partijen gezamenlijk werken aan de voorbereiding en realisatie van het Project en in alle opzichten gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor (het bevorderen van) de voortgang en de (wijze van) uitvoering van het Project; en
- 2.1.2 Partijen gezamenlijk vorm geven aan de Geïntegreerde procedure en gezamenlijk zorgdragen voor de uitvoering ervan; en
- 2.1.3 Partijen ernaar streven om in consensus tot besluitvorming te komen; en

- 2.1.4 Partijen een gezamenlijke Projectorganisatie Zuiderzeelijn oprichten die één loket vormt voor de markt, andere betrokken overheden en (overige) derden voor alle zaken het Project betreffende,
- één en ander zoals nader omschreven in de Samenwerkingsovereenkomst.
- 2.2 Partijen zullen alles in het werk stellen om het Project voortvarend binnen de in de Samenwerkingsovereenkomst vastgelegde eisen en voorwaarden te realiseren, waarbij in ieder geval geldt dat de termijnen in het kader van de Aanbesteding zo mogelijk gestand worden gedaan.
- 2.3 Partijen streven naar ingebruikname van de Zuiderzeelijn in 2015.
- 2.4 Partijen zullen zich gezamenlijk inspannen om met de Provincie Noord-Holland, de gemeente Amsterdam en de gemeente Haarlemmermeer afspraken te maken over samenwerking in het kader van de uitvoering van het Project welke afspraken zo veel mogelijk in lijn zullen zijn met (de bepalingen van) de Samenwerkingsovereenkomst, inclusief het leveren van een financiële bijdrage aan het Project.

Artikel 3: Gemeenschappelijke regeling

- 3.1 Partijen richten na inwerkingtreding van de Samenwerkingsovereenkomst gezamenlijk de Projectorganisatie Zuiderzeelijn op, in principe door het treffen van de Gemeenschappelijke regeling, zulks in ieder geval op basis van de navolgende uitgangspunten:
- 3.1.1 Met het treffen van de Gemeenschappelijke regeling wordt een openbaar lichaam ingesteld: de Projectorganisatie Zuiderzeelijn;
- 3.1.2 De Projectorganisatie Zuiderzeelijn wordt wanneer de Geïntegreerde procedure na de Besluitvorming Prijsvraag wordt voortgezet gevestigd te Lelystad;
- 3.1.3 De Projectorganisatie Zuiderzeelijn is een gezamenlijke organisatie van de Staat en de Regio;
- 3.1.4 Het bestuur van het openbaar lichaam bestaat uit een algemeen bestuur, een dagelijks bestuur en een voorzitter;
- 3.1.5 Het bestuur van het openbaar lichaam is voldoende en eenduidig gemandateerd opdat het te allen tijde daadkrachtig en slagvaardig kan optreden;

- 3.1.6 Afhankelijk van het stadium waarin het Project verkeert, zullen Bevoegdheden aan het bestuur van het openbaar lichaam worden overgedragen. Met name in de fase van de (voorbereiding van) de aanleg van de Zuiderzeelijn worden in toenemende mate bevoegdheden van Partijen aan het bestuur van het openbaar lichaam overgedragen;
- 3.1.7 Alle Partijen zijn vertegenwoordigd in het algemeen bestuur van het openbaar lichaam zodat de belangen van alle Partijen steeds zijn vertegenwoordigd bij de voorbereiding en realisatie van het Project;
- 3.1.8 De Projectorganisatie Zuiderzeelijn fungeert als één loket naar de markt, andere betrokken overheden en (overige) derden voor alle aspecten het Project betreffende, waaronder in ieder geval begrepen:
- het zich presenteren en fungeren als centraal aanspreek- en informatiepunt;
 - het verzorgen van communicatie en publiciteit; en
 - het coördineren van verlening van Vergunningen.
- 3.2 Indien en zodra blijkt dat het niet mogelijk dan wel niet langer wenselijk is de Gemeenschappelijke regeling te treffen treden Partijen met elkaar in overleg over een andere juridische vorm van de Projectorganisatie Zuiderzeelijn waarbij zoveel mogelijk wordt aangesloten bij het bepaalde in artikel 3.1.
- 3.3 De rechten en verplichtingen die verband houden met de rol van de Minister van V&W en/of de Minister van VROM als Bevoegd gezag blijven buiten de Projectorganisatie Zuiderzeelijn.
- 3.4 De kosten van de Projectorganisatie Zuiderzeelijn, waaronder begrepen de kosten van de Geïntegreerde procedure, komen ten laste van het Budget, tenzij de Aanbesteding en/of de Geïntegreerde procedure tussentijds niet wordt voortgezet ingevolge het bepaalde in deze Samenwerkingsovereenkomst, in welk geval de voornoemde kosten van de Projectorganisatie Zuiderzeelijn 80% ten laste komen van de Staat en voor 20% ten laste komen van de Regio.
- 3.5 De Provincies en de Gemeenten zullen met ingang van de datum van oprichting van de Projectorganisatie Zuiderzeelijn op nader overeen te komen voorwaarden menskracht bij de Projectorganisatie Zuiderzeelijn detacheren en/of anderszins inzetten, waarbij in ieder geval geldt dat iedere Provincie ten minste 1 (één) projectleider (1fte) om niet zal detacheren.

Artikel 4: Tijdelijke Projectorganisatie Zuiderzeelijn

- 4.1 De Minister van V&W stelt per de datum van inwerkingtreding van de Samenwerkingsovereenkomst de Tijdelijke Projectorganisatie Zuiderzeelijn in door middel

van een instellingsbesluit waarvan de concepttekst als **bijlage 6** aan de Samenwerkingsovereenkomst is gehecht. De Tijdelijke Projectorganisatie Zuiderzeelijn is per de datum van inwerkingtreding van de Samenwerkingsovereenkomst gevestigd te 's-Gravenhage.

- 4.2 De rechten en verplichtingen die verband houden met de rol van de Minister van V&W en/of de Minister van VROM als Bevoegd gezag blijven buiten de Tijdelijke Projectorganisatie Zuiderzeelijn.
- 4.3 Er is een ZZL-bestuur dat bestaat uit 4 (vier) leden, te weten de Minister van V&W dan wel een vervanger, de Minister van VROM dan wel een vervanger, 1 (één) vertegenwoordiger namens de Provincies en 1 (één) vertegenwoordiger namens de Gemeenten. Wanneer het ZZL-bestuur niet tot een unanieme beslissing komt, wordt de beslissing genomen door de Aanbesteder voor zover het betreft beslissingen in het kader van de Aanbesteding dan wel door het Bevoegd gezag voor zover het betreft beslissingen in het kader van de Tracé/MER-procedure.

Artikel 5: Geïntegreerde procedure

- 5.1 De Geïntegreerde procedure is vormgegeven op basis van de Scope van de Aanbesteding, de Scope van de Tracé-/MER-procedure en met inachtneming van de vigerende (Europeesrechtelijke) wet- en regelgeving en de toekomstige spoorwegwet- en regelgeving waarvan de parlementaire behandeling inmiddels is afgerond. De Geïntegreerde procedure is beschreven in **bijlage 1** bij de Samenwerkingsovereenkomst.
- 5.2 De Geïntegreerde procedure kan alleen worden gewijzigd indien het Bestuur een concept voor een gewijzigde Geïntegreerde procedure vaststelt en voorlegt aan de Aanbesteder en het Bevoegd gezag. De Aanbesteder en het Bevoegd gezag stellen de gewijzigde Geïntegreerde procedure definitief vast.
- 5.3 Partijen zullen zich naar beste vermogen inspannen om de Geïntegreerde procedure zo voorspoedig mogelijk te laten verlopen.
- 5.4 Partijen zullen de mededingende partijen met inachtneming van het bepaalde in artikel 19 eenduidig informeren.
- 5.5 Partijen zullen de mededingende partijen en hun alternatieven in de Geïntegreerde procedure non-discriminatoir behandelen.

Artikel 6: Vaststelling Programma van eisen

- 6.1 Het Programma van eisen wordt vastgesteld door het Bestuur en/of de Aanbesteder en/of het Bevoegd gezag en behoeft de instemming van alle Partijen, een en ander volgens de procedure als hierna omschreven in artikel 6.2 t/m 6.10.
- 6.2 Het Bestuur stelt binnen het Budget, binnen de Scope van de Aanbesteding en op basis van de Topeisen het concept-Programma van eisen op. Het concept-Programma van eisen wordt gedurende een periode van 8 (acht) weken voor commentaar voorgelegd aan het Groen Polder Overleg. In diezelfde periode zal ten behoeve van het Programma van eisen een raadpleging van de bevolking van de Provincies plaatsvinden.
- 6.3 Na het verstrijken van de in artikel 6.2 bedoelde periode van 8 (acht) weken wordt het concept-Programma van eisen, al dan niet in aangepaste vorm, door het Bestuur vastgesteld en voor commentaar voorgelegd aan Partijen.
- 6.4 Alle Partijen hebben gedurende een periode van 6 (zes) weken na de datum van toezending van het concept-Programma van eisen de gelegenheid schriftelijk en gemotiveerd commentaar te leveren op het concept. Dit commentaar wordt gericht aan het Bestuur.
- 6.5 Na ommekomst van de in artikel 6.4 bedoelde termijn stelt het Bestuur, kennis genomen hebbende van het in artikel 6.4 bedoelde commentaar van Partijen en nadat het heeft getoetst of het Programma van eisen redelijk perspectief biedt op reële plannen van mededingende partijen in de Prijsvraag, het Programma van eisen vast, zulks binnen het Budget, binnen de Scope van de Aanbesteding en op basis van de Topeisen. De Aanbesteder en/of het Bevoegd gezag kan (kunnen) deze vaststelling ongedaan maken en een andere beslissing nemen indien het door het Bestuur vastgestelde Programma van eisen naar het oordeel van de Aanbesteder en/of het Bevoegd gezag met zich zou brengen dat de Aanbesteder in de Aanbesteding en/of de Staat en/of Minister van V&W en/of de Minister van VROM in de Tracé-/MER-procedure in strijd zou(den) handelen met toepasselijke wet- en regelgeving.
- 6.6 Het Bestuur zendt het ingevolge artikel 6.5 vastgestelde Programma van eisen zo spoedig mogelijk ter instemming aan alle Partijen. De Ministers, de Provincies en de Gemeenten sturen het ingevolge artikel 6.5 vastgestelde Programma van eisen aan de Ministerraad respectievelijk de desbetreffende Staten respectievelijk de desbetreffende Raden. De Ministers sturen het ingevolge artikel 6.5 vastgestelde Programma van Eisen voorts aan de Tweede Kamer der Staten Generaal ten behoeve van eventueel overleg.
- 6.7 Elke Partij zal binnen 4 (vier) weken na de datum van toezending van het vastgestelde Programma van eisen het Bestuur berichten hetzij dat zij instemt met het vastgestelde Programma van eisen, dan wel dat zij niet instemt met het vastgestelde Programma van eisen in welk geval ook een motivering van dit standpunt wordt gegeven.

Indien een partij het Bestuur niet binnen de genoemde periode van 4 (vier) weken heeft bericht als bedoeld in dit artikellid, wordt de betreffende Partij geacht te hebben ingestemd met het vastgestelde Programma van eisen.

- 6.8 Indien (één of meer) partijen niet instem(t)(men) met het ingevolge artikel 6.5 vastgestelde Programma van eisen, treden Partijen zo spoedig mogelijk met elkaar in overleg om de consequenties hiervan te bespreken en een oplossing te vinden voor de ontstane situatie, zulks in de geest van de Samenwerkingsovereenkomst. Indien Partijen binnen 8 (acht) weken na de datum waarop de in artikel 6.7 bedoelde periode van 4 (vier) weken is verstreken geen overeenstemming hebben bereikt over een oplossing, wordt de Geïntegreerde procedure niet voortgezet.
- 6.9 De Ministers stellen de Tweede Kamer der Staten Generaal schriftelijk in kennis van de uitkomsten van de in artikel 6.2 t/m 6.8 beschreven procedure.
- 6.10 Het op grond van dit artikel vastgestelde Programma van eisen kan alleen worden gewijzigd met toepassing van de in artikel 6.2 t/m 6.9 beschreven procedure.
- 6.11 Indien de Geïntegreerde procedure niet wordt voortgezet als bedoeld in artikel 6.8 komen de (financiële) gevolgen voor Partijen daarvan, alsook de tot dat moment door Partijen gemaakte kosten, behoudens het bepaalde in artikel 3.4, voor rekening van de Partij(en) die de financiële gevolgen ondervind(t)(en) respectievelijk de kosten heeft (hebben) gemaakt.
- 6.12 Partijen zijn over en weer nimmer gehouden tot vergoeding van enigerlei schade van andere Partijen in verband met het in artikel 6.11 bedoelde niet voortzetten van de Geïntegreerde procedure.

Artikel 7: Besluitvorming Prijsvraag

- 7.1 De Besluitvorming Prijsvraag vindt plaats door het Bestuur en/of de Aanbesteder en/of het Bevoegd gezag en behoeft de instemming van alle Partijen, een en ander volgens de procedure zoals omschreven hierna in artikel 7.2 t/m 7.9.
- 7.2 Ten behoeve van de Besluitvorming Prijsvraag stelt het Bestuur binnen 4 (vier) weken nadat de resultaten van de Prijsvraag bekend zijn een concept-beslissing Besluitvorming Prijsvraag op. De concept-beslissing is voorzien van een toelichting met onder meer een overzicht van de feiten en een motivering van de beslissing.
- 7.3 Bij de Besluitvorming kan worden besloten de Geïntegreerde procedure niet voort te zetten indien de alsdan voorliggende resultaten van de Prijsvraag niet passen binnen het

Programma van eisen dan wel gelet op de alsdan voorliggende resultaten van de Prijsvraag geen reëel perspectief op adequate biedingen bestaat.

- 7.4 Het Bestuur legt de concept-beslissing als bedoeld in artikel 7.2 voor commentaar voor aan Partijen. Partijen hebben gedurende een periode van 6 (zes) weken na de datum van toezending van de concept-beslissing de gelegenheid schriftelijk en gemotiveerd commentaar te leveren op de concept-beslissing. Dit commentaar wordt gericht aan het Bestuur.
- 7.5 Na ommekomst van de in artikel 7.4 bedoelde termijn stelt het Bestuur, kennis genomen hebbende van het in artikel 7.4 bedoelde commentaar van Partijen, de beslissing Besluitvorming Prijsvraag vast.
- De Aanbesteder en/of het Bevoegd gezag kan (kunnen) deze vaststelling ongedaan maken en een andere beslissing nemen indien de door het Bestuur vastgestelde beslissing naar het oordeel van de Aanbesteder en/of het Bevoegd gezag met zich zou brengen dat de Aanbesteder in de Aanbesteding en/of de Staat en/of Minister van V&W en/of de Minister van VROM in de Tracé-/MER-procedure in strijd zou (den) handelen met toepasselijke wet- en regelgeving.
- 7.6 Het Bestuur zendt de ingevolge artikel 7.5 vastgestelde Besluitvorming Prijsvraag zo spoedig mogelijk ter instemming aan alle Partijen. De Ministers, de Provincies en de Gemeenten sturen de ingevolge artikel 7.5 vastgestelde beslissing Besluitvorming Prijsvraag aan de Ministerraad respectievelijk de desbetreffende Staten respectievelijk de desbetreffende Raden. De Ministers sturen de ingevolge artikel 7.5 vastgestelde beslissing Besluitvorming Prijsvraag voorts aan de Tweede Kamer der Staten Generaal ten behoeve van eventueel overleg.
- 7.7 Elke Partij zal binnen 4 (vier) weken na de datum van toezending van de vastgestelde beslissing Besluitvorming Prijsvraag het Bestuur berichten hetzij dat zij instemt met de beslissing, dan wel dat zij niet instemt met de beslissing in welk geval tegelijkertijd ook een schriftelijke motivering van dit standpunt wordt gegeven.
- Indien een Partij het Bestuur niet binnen de genoemde periode van 4 (vier) weken heeft bericht als bedoeld in dit artikellid, wordt de betreffende partij geacht te hebben ingestemd met de vastgestelde beslissing Besluitvorming Prijsvraag.
- 7.8 Indien (één of meer) Partijen niet instem(t)(men) met de vastgestelde beslissing Besluitvorming Prijsvraag als bedoeld in artikel 7.5, treden partijen zo spoedig mogelijk met elkaar in overleg om de consequenties hiervan te bespreken en een oplossing te vinden voor de ontstane situatie in de geest van de Samenwerkingsovereenkomst. Indien Partijen binnen 8 (acht) weken na de datum waarop de in artikel 7.7 bedoelde periode van 4 (vier) weken is verstreken, geen overeenstemming hebben bereikt over een oplossing wordt de Geïntegreerde procedure niet voortgezet.

- 7.9 De Ministers stellen de Tweede Kamer der Staten-Generaal schriftelijk in kennis van de uitkomsten van de in artikel 7.2 t/m 7.8 beschreven procedure.
- 7.10 De op grond van dit artikel vastgestelde beslissing Besluitvorming Prijsvraag kan alleen worden gewijzigd met toepassing van de in artikel 7.2 t/m 7.9 beschreven procedure.
- 7.11 Indien bij de Besluitvorming Prijsvraag de Geïntegreerde procedure niet wordt voortgezet komen de (financiële) gevolgen voor Partijen daarvan, alsook de tot dat moment door Partijen gemaakte kosten, behoudens het bepaalde in artikel 3.4, voor rekening van de Partij(en) die de financiële gevolgen ondervind(t)(en) respectievelijk de kosten heeft (hebben) gemaakt.
- 7.12 Partijen zijn over en weer nimmer gehouden tot vergoeding van enigerlei schade van andere Partijen in verband met het in artikel 7.11 bedoelde niet voortzetten van de Geïntegreerde procedure.

Artikel 8: Keuze preferred tenderer en Gunningsbeslissing

- 8.1 Ten behoeve van de Keuze preferred tenderer respectievelijk de Gunningsbeslissing stelt het Bestuur tijdig voor de datum waarop de betreffende beslissing moet worden genomen een concept-beslissing op. De concept-beslissing is voorzien van een toelichting met onder meer een overzicht van de feiten en een motivering van de beslissing.
- 8.2 Bij de Keuze preferred tenderer kan het Bestuur besluiten de Aanbesteding niet voort te zetten indien de Standpuntbepaling inhoudt dat de aanleg van de HSL en/of de MZB/MZM niet verder in overweging wordt genomen en/of omdat gelet op de alsdan in de Aanbesteding voorliggende biedingen geen reëel perspectief op onderhandeling met de bidders bestaat.
- 8.3 Bij de Gunningsbeslissing kan het Bestuur besluiten de Aanbesteding niet voort te zetten indien de alsdan voorliggende biedingen niet passen binnen het Programma van eisen of niet vallen binnen het Budget dan wel indien toepasselijk de Maximale Prijs.
- 8.4 Het Bestuur zal de concept-beslissing tot uiterlijk 4 (vier) weken voor de datum waarop de betreffende beslissing moet worden genomen voorleggen aan Partijen. Partijen hebben gedurende een periode van 3 (drie) weken na de datum van toezending van de concept-beslissing de gelegenheid schriftelijk en gemotiveerd commentaar te leveren op de concept-beslissing. Dit commentaar wordt gericht aan het Bestuur.
- 8.5 Na ommekomst van de in artikel 8.4 bedoelde termijn stelt het Bestuur, kennis genomen hebbende van het in artikel 8.4 bedoelde commentaar van Partijen, de beslissing definitief vast.

- 8.6 De Aanbesteder en/of het Bevoegd gezag kan (kunnen) deze vaststelling ongedaan maken en een andere beslissing nemen indien de door het Bestuur vastgestelde beslissing naar het oordeel van de Aanbesteder en/of het Bevoegd gezag met zich zou brengen dat de Aanbesteder in de Aanbesteding en/of de Staat en/of Minister van V&W en/of de Minister van VROM in de Tracé-/MER-procedure in strijd zou(den) handelen met toepasselijke wet- en regelgeving.
- 8.7 Indien bij de Keuze preferred tenderer of bij de Gunningsbeslissing wordt besloten de Aanbesteding niet voort te zetten komen de (financiële) gevolgen voor Partijen van die tussentijdse beëindiging, alsook de tot dat moment door Partijen gemaakte kosten, behoudens het bepaalde in artikel 3.4, voor rekening van de Partij(en) die de financiële gevolgen ondervind(t)(en) respectievelijk de kosten heeft (hebben) gemaakt.
- 8.7 Partijen zijn over en weer nimmer gehouden tot vergoeding van enigerlei schade van andere Partijen in verband met het in artikel 8.7 bedoelde niet voortzetten van de Aanbesteding.

Artikel 9: Aanbesteding

- 9.1 Partijen komen overeen dat de Staat en/of de Minister van V&W in beginsel optreedt als aanbesteder in de Aanbesteding en als concessieverlener en/of opdrachtgever jegens de mededingende partij(en) aan wie ingevolge de Aanbesteding de concessie(s) en/of opdracht(en) word(t)(en) gegund.
- 9.2 De Aanbesteding kent vooralsnog de volgende Beslismomenten:
- 9.2.1 De vaststelling van het prekwalificatiedocument;
 - 9.2.2 De prekwalificatie;
 - 9.2.3 De vaststelling van de Prijsvraag;
 - 9.2.4 De vaststelling van uitnodigingen tot het indienen van biedingen.

Indien de definitief vastgestelde Geïntegreerde procedure andere en/of gewijzigde Beslismomenten bevat is het bepaalde hierna in artikel 9.3 op die andere en/of gewijzigde Beslismomenten van overeenkomstige toepassing.

- 9.3 De besluitvorming op de Beslismomenten geschiedt als volgt:

- 9.3.1 Het Bestuur stelt tijdig voor elk Beslismoment een concept-beslissing op. De concept-beslissing is voorzien van een toelichting met onder meer een overzicht van de feiten en een motivering van de beslissing.
- 9.3.2 Indien het Bestuur dit noodzakelijk acht, legt het de concept-beslissing tot uiterlijk 4 (vier) weken voor het betreffende Beslismoment voor aan Partijen.
- 9.3.3 Indien aan hen voorgelegd, hebben Partijen gedurende een periode van 3 (drie) weken na de datum van toezending van de concept-beslissing de gelegenheid schriftelijk en gemotiveerd commentaar te leveren op de concept-beslissing. Dit commentaar wordt gericht aan het Bestuur. Het Bestuur stelt kennis genomen hebbende van het commentaar van Partijen een definitieve concept-beslissing op.
- 9.3.4 De Aanbesteder stelt, indien toepasselijk na ommekomst van de in artikel 9.3.3 bedoelde termijn en kennis genomen hebbend van het in artikel 9.3.3 bedoelde commentaar, de beslissing definitief vast.
- 9.4 Partijen komen overeen dat aan mededingende partijen die op adequate wijze deelnemen aan de Aanbesteding doch aan wie de opdracht(en) niet wordt (worden) gegund, in beginsel een voorafgaand aan de Aanbesteding nader te bepalen kostenvergoeding zal worden betaald. Deze kostenvergoeding maakt deel uit van de kosten van de Geïntegreerde procedure en komt derhalve ten laste van het Budget, zulks tenzij de Geïntegreerde procedure niet wordt voortgezet ingevolge het bepaalde in deze Samenwerkingsovereenkomst, in welk geval de kostenvergoeding voor 80% ten laste komt van de Staat en voor 20% ten laste komt van de Regio.

Artikel 10: Tracé-/MER-procedure

- 10.1 Partijen spannen zich naar beste vermogen in om parallel aan de Aanbesteding ten behoeve van de aanleg van de Zuiderzeelijn de Tracé-/MER-procedure te doorlopen, zulks overeenkomstig de Scope van de Tracé-/MER-procedure.
- 10.2 Besluitvorming Prijsvraag is gekozen voor de HSL en/of de MZB/MZM, wordt de MER opgesteld voor die gekozen modaliteit(en) en voor in ieder geval de IC en de Hanzelijn-plus alsmede een nulalternatief en een meest milieuvriendelijk alternatief
Indien bij de Besluitvorming Prijsvraag wordt besloten de Aanbesteding niet voort te zetten wordt de MER opgesteld voor in ieder geval de IC en de Hanzelijn-plus alsmede een nulalternatief en een meest milieuvriendelijk alternatief.
- 10.3 De (Tijdelijke) Projectorganisatie Zuiderzeelijn treedt in de Tracé-/MER-procedure namens het Bevoegd gezag op als initiatiefnemer in de zin van de Wet milieubeheer.

- 10.4 De voorbereiding van de startnotitie, de MER en de Trajectnota vindt plaats door het Bestuur en geschiedt als volgt:
- 10.4.1 Het Bestuur stelt tijdig voordat het betreffende document op- dan wel vastgesteld dient te zijn op basis van de Scope van de Tracé-/MER-procedure een concept-document op.
 - 10.4.2 Indien het Bestuur dit noodzakelijk acht, legt het het concept-document tot uiterlijk 4 (vier) weken voor de datum waarop het betreffende document op- dan wel vastgesteld dient te zijn voor aan Partijen.
 - 10.4.3 Indien aan hen voorgelegd, hebben Partijen gedurende een periode van 3 (drie) weken de gelegenheid schriftelijk en gemotiveerd commentaar te leveren op het concept. Dit commentaar wordt gericht aan het Bestuur. Het Bestuur stelt, kennis genomen hebbend van het commentaar van Partijen, een definitief concept-document op.
 - 10.4.4 Het Bevoegd gezag stelt, indien toepasselijk na ommekomst van de in artikel 10.4.3 bedoelde termijn en kennis genomen hebbend van het in artikel 10.4.3. bedoelde commentaar, het betreffende document op dan wel vast.
- 10.5 Het Bevoegd gezag maakt de startnotitie, de MER en de Trajectnota bekend.
- 10.6 De richtlijnen voor de MER worden vastgesteld door het Bevoegd gezag.
- 10.7 De Standpuntbepaling geschiedt door het Bevoegd gezag met instemming van de Ministerraad. De Standpuntbepaling kan hetzij inhouden de keuze voor een voorkeurstracé als bedoeld in artikel 9 van de Tracéwet danwel de keuze dat de Tracé-/MER-procedure niet wordt voortgezet. Het Bevoegd gezag zal zijn keuze mede op basis van de resultaten van de Aanbesteding maken, tenzij zwaarwegende belangen zich daartegen verzetten.
- 10.8 Indien de Standpuntbepaling inhoudt dat de Tracé-/MER-procedure niet wordt voortgezet, komen de financiële gevolgen voor Partijen daarvan, alsook de tot op de datum van de Standpuntbepaling door Partijen gemaakte kosten, behoudens het bepaalde in artikel 3.4, voor rekening van de Partij(en) die de financiële gevolgen ondervind(t)(en) respectievelijk de kosten heeft (hebben) gemaakt.
- 10.9 Het Bevoegd gezag stelt het Tracébesluit vast met instemming van de Ministerraad. Op de voorbereiding van het Tracébesluit is het bepaalde in artikel 10.4 van overeenkomstige toepassing.

- 10.10 Partijen zijn over en weer nimmer gehouden tot vergoeding van enigerlei schade van andere partijen in verband met de het sub 10.8 bedoelde niet voortzetten van de Tracé-/MER-procedure.

Artikel 11: Masterplan en Ruimtelijke ontwerpogave

- 11.1 De Regio ontwikkelt samen met de overige betrokken lagere overheden het Masterplan zulks met inachtneming van de Nota Ruimte en de Scope van de Ruimtelijke ontwerpogave. Het Masterplan wordt vastgesteld voor de Besluitvorming Prijsvraag en vervolgens door de Provincies en geïmplementeerd in hun streek- en omgevingsplannen. De Regio maakt onderling nadere afspraken over de wijze waarop het Masterplan door de Gemeenten wordt verwerkt in de bestemmingsplannen.
- 11.2 Partijen zullen een integrale visie op de welstandsaspecten van de bouwwerken van het Project ontwikkelen welke visie het toetsingskader zal vormen voor de welstandsaspecten bij de verlening van Vergunningen.
- 11.3 De ontwikkeling van het Masterplan wordt inhoudelijk en procedureel afgestemd op de uitvoering van het Project. Uitgangspunt hierbij is dat deze afstemming niet mag leiden tot vertraging in (de uitvoering van) het Project.
- 11.4 De uitwerking van de Ruimtelijke ontwerpogave in het Masterplan vindt plaats door de Regionale stuurgroep. Bij de ambtelijke voorbereiding van het Masterplan worden vertegenwoordigers van de Staat betrokken.
- 11.5 De Rijksbouwmeester zal worden geconsulteerd zowel bij de ontwikkeling van de integrale visie op de welstandsaspecten als bedoeld in artikel 11.2 als bij de uitwerking van de Ruimtelijke ontwerpogave als bedoeld in 11.4.
- 11.6 De hoofdkeuzes ten aanzien van de (uitwerking van) de Ruimtelijke ontwerpogave (in het Masterplan) die gedurende het ontwikkelen van het Masterplan aan de orde komen alsook het ontwerp-Masterplan worden ter coördinatie en afstemming voorgelegd aan het Bestuur.
- 11.7 De in artikel 11.6 bedoelde coördinatie en afstemming houdt in ieder geval in dat het Bestuur beziet of het wenselijk is concrete elementen uit het (vast te stellen) Masterplan op te nemen in het Programma van eisen en/of te betrekken in de Tracé-/MER-procedure en vice versa.
- 11.8 Met de vaststelling van het Masterplan zal zoveel mogelijk worden geanticipeerd op regionale plannen zoals het Integraal Ontwikkelingsplan Almere, de actualisering van de regiovisie Groningen-Assen en de regiovisie Leeuwarden-Westergozone.

- 11.9 Het bepaalde in dit artikel laat onverlet dat Partijen ieder hun eigen wettelijke bevoegdheden houden zoals deze voortvloeien uit de relevante wet- en regelgeving zoals onder meer de Wet op de Ruimtelijke Ordening en de Planwet Verkeer en Vervoer.

Artikel 12: Samenhang met projecten in de Noordvleugel van de Randstad

- 12.1 Partijen constateren dat er een nauwe samenhang bestaat tussen het Project en de in de Nota Ruimte voorziene ontwikkeling van Almere zowel voor wat betreft de verstedelijking als voor wat betreft de ontsluiting met het vaste land.
- 12.2 In de Prijsvraag zal de IJmeervariant als volwaardige variant worden opgenomen.
- 12.3 Partijen stellen vast dat de in de overwegingen onder j. bedoelde planstudie en de in de overwegingen onder k. bedoelde herijking van invloed kunnen zijn op het Project in die zin dat de IJmeervariant ook in het vervolg van de Geïntegreerde procedure wordt meegenomen.
- 12.4 De beslissing of de IJmeervariant wordt meegenomen in het vervolg van de Geïntegreerde procedure wordt in 2006 genomen door het Bestuur op basis van de Besluitvorming Prijsvraag, de eerste resultaten van de in artikel 12.3 bedoelde planstudie, de resultaten van de in artikel 12.3 bedoelde herijking en met inachtneming van het bepaalde in artikel 12.5 en artikel 12.6.
- 12.5 De IJmeervariant wordt alleen in het vervolg van de Geïntegreerde procedure meegenomen indien ten tijde van de beslissing als bedoeld in artikel 12.4 is gebleken dat de IJmeervariant een relevante toegevoegde waarde heeft voor de realisatie van de in de Nota Ruimte omschreven doelstellingen ten aanzien van de verstedelijking en de bereikbaarheid van Almere.
- 12.6 In het Budget is geen rekening gehouden met de realisatie van de IJmeervariant. De IJmeervariant zal dan ook alleen worden betrokken in het vervolg van de Geïntegreerde procedure indien ten tijde van de beslissing als bedoeld in artikel 12.4 blijkt dat daarvoor geen financiële middelen boven het Budget, dan wel indien toepasselijk de Maximale Prijs, zijn vereist danwel dat de meerkosten van de IJmeervariant kunnen worden gedekt uit de (aanvullende) financiële bijdragen van private en/of (andere) publieke partijen die belang hebben bij de realisatie van de IJmeervariant.
- 12.7 Indien de in de overwegingen onder m. bedoelde nadere uitvoeringsafspraken niet voor de Besluitvorming Prijsvraag tot stand komen, is de gemeente Almere gerechtigd de Samenwerkingsovereenkomst zonder rechterlijke tussenkomst te beëindigen. Het in dit artikellid bedoelde beëindigingsrecht van de gemeente Almere vervalt op de dag dat de nadere uitvoeringsafspraken door de Raad van de gemeente Almere zijn bekrachtigd dan wel op de dag volgend op de dag van de Besluitvorming Prijsvraag. Indien de gemeente

Almere van het in dit artikellid bedoelde beëindigingsrecht gebruik maakt, treden partijen zo spoedig mogelijk met elkaar in overleg om te bezien of en, zo ja, op welke wijze, zij de Samenwerkingsovereenkomst willen voortzetten. Indien het in dit artikellid bedoelde overleg niet binnen 2 (twee) maanden na de dag waarop de gemeente Almere de Samenwerkingsovereenkomst heeft beëindigd tot overeenstemming leidt, zijn ook de overige Partijen gerechtigd de Samenwerkingsovereenkomst zonder rechterlijke tussenkomst te beëindigen. Het in dit artikellid bedoelde beëindigingsrecht van de overige Partijen vervalt op de dag dat 3 (drie) maanden zijn verstreken na de datum waarop de gemeente Almere de Samenwerkingsovereenkomst heeft beëindigd.

- 12.8 Partijen stellen vast dat de ontwikkeling van het Sleutelproject Zuidas en het Project over en weer op elkaar van invloed kunnen zijn. Partijen zullen trachten terzake van de afstemming tussen deze projecten een regeling te treffen met de (overige) daarbij betrokken partijen.

Artikel 13: Overheidsbijdrage

- 13.1 De Rijksbijdrage bedraagt € 2.730.000.000 (zegge: tweemiljard zevenhonderddertigmiljoen euro) voor de HSL alsmede voor de MZB/MZM, netto contante waarde 2010, prijspeil 2002. Dit bedrag zal worden geïndexeerd met een percentage gelijk aan het indexcijfer bruto overheidsinvesteringen en gediscoteerd met een percentage van 4 (vier). De Staat en de Ministers dragen niet bij aan eventuele (onverhoopte) overschrijdingen en betalen derhalve nooit meer aan het Project dan het in dit artikellid bedoelde bedrag, ook niet indien geen EU-middelen of andere publieke gelden bijeen worden gebracht als bedoeld in 1.8.
- 13.2 De Regionale bijdrage bedraagt € 230.000.000 (zegge: tweehonderddertigmiljoen euro) voor de HSL en € 1.020.000.000 (zegge: éénmiljard twintigmiljoen euro) voor de MZB/MZM, netto contante waarde 2010, prijspeil 2002. Dit bedrag zal worden geïndexeerd met een percentage gelijk aan het indexcijfer bruto overheidsinvesteringen en gediscoteerd met een percentage van 4 (vier). De Regio draagt niet bij aan eventuele (onverhoopte) overschrijdingen en betaalt derhalve nooit meer aan het Project dan het in dit artikellid bedoelde bedrag, ook niet indien geen EU-middelen of andere publieke gelden bijeen worden gebracht als bedoeld in 1.8.
- 13.3 De Rijksbijdrage en de Regionale Bijdrage worden verschuldigd indien en zodra de Samenwerkingsovereenkomst in werking is getreden.
- 13.4 De Rijksbijdrage en de Regionale bijdrage worden verstrekt in Euro's (op) nog nader tussen Partijen overeen te komen termijnen en tijdstippen.
- 13.5 Indien de prijs welke in de Aanbesteding tot stand komt lager is dan het Budget, verminderd met de kosten als bedoeld in artikel 3.4 en de vergoedingen als bedoeld in artikel 9.4, dan wel indien toepasselijk de Maximale Prijs, wordt de Rijksbijdrage alsmede

de Regionale bijdrage met een evenredig deel van het verschil tussen het Budget, dan wel indien toepasselijk de Maximale Prijs en de tot stand gekomen prijs verminderd.

- 13.6 De Regio kan binnen de termijn genoemd in artikel 6.6, 7.7 en 8.4 gezamenlijk schriftelijk aan het Bestuur mededelen dat de Regio van oordeel is dat de waarde van de door de Regio gehouden aandelen in het kapitaal van de naamloze vennootschap NUON en de naamloze vennootschap Essent dusdanig is dat het voor de Regio niet mogelijk is de Regionale bijdrage te voldoen.
- 13.7 Indien het Bestuur een mededeling als bedoeld in artikel 13.6 van de Regio ontvangt stelt het Bestuur Partijen daarvan op de hoogte. Een onafhankelijke commissie van deskundigen zal vaststellen of het door de Regio gestelde als bedoeld in artikel 13.6 juist is. De commissie van deskundigen zal bestaan uit één deskundige benoemd door de Staat, één deskundige benoemd door de Regio en één door de beide aangewezen deskundigen benoemde deskundige. Komen de aangewezen deskundigen niet tot overeenstemming omtrent de te benoemen derde deskundige, dan zal deze derde deskundige worden benoemd door de voorzieningenrechter van de rechtbank te Amsterdam op verzoek van de meest gerede Partij. De vaststelling door de commissie van deskundigen zal voor partijen bindend zijn.
- 13.8 Indien de in artikel 13.7 bedoelde commissie van deskundigen vaststelt dat het door de Regio gestelde als bedoeld in artikel 13.6 juist is, wordt de Geïntegreerde procedure niet voortgezet. Aan de eventueel alsdan in de Aanbesteding nog mededingende partijen wordt een vergoeding van de redelijkerwijs gemaakte kosten betaald.
- 13.9 De Rijksbijdrage en de Regionale bijdrage zijn in het geval van het niet voortzetten van de Geïntegreerde procedure ingevolge artikel 13.8 niet langer verschuldigd. De kosten als bedoeld in artikel 3.4, waaronder de vergoedingen als bedoeld in artikel 9.4 en in artikel 13.8, komen in afwijking van het in die artikelen bepaalde geheel ten laste van de Staat indien de Regio aantoont dat de oorzaak van de ontoereikende waarde van de aandelen als bedoeld in artikel 13.6 niet in haar risicosfeer ligt.
- 13.10 Indien de in artikel 13.7 bedoelde commissie van deskundigen niet vaststelt dat het door de Regio gestelde als bedoeld in artikel 13.6 juist is, wordt de Geïntegreerde procedure voortgezet en blijven de Rijksbijdrage en de Regionale bijdrage onverkort verschuldigd.
- 13.11 De Staat heeft kennisgenomen van het feit dat de Regio een interne procedure is gestart om te komen tot een bepaling van de waarde in artikel 13.6 bedoelde aandelen per 1 januari 2002. De waardebepaling geschiedt in opdracht van de Regio door een onafhankelijke financiële deskundige.. De Regio is gerechtigd de waardebepaling ter kennis te brengen van de in artikel 13.7 bedoelde commissie. De Staat is op generlei wijze gebonden aan de waardebepaling. De waardebepaling laat ook onverlet het bepaalde in de artikelen 13.1 t/m 13.10.

Artikel 14: Risicoverdeling

- 14.1 Partijen stellen vast dat de Rijksbijdrage en de Regionale bijdrage inclusief alle risico's zijn, waaronder begrepen de gevolgen van ten tijde van de totstandkoming van de Samenwerkingsovereenkomst vigerende en de redelijkerwijs te voorziene (inter)nationale wet- en regelgeving en de gevolgen van de toekomstige wet- en regelgeving ten aanzien van geluid in verband met MZB/MZM.
Het Bestuur zal zo spoedig mogelijk na het tot stand komen van de Samenwerkingsovereenkomst een overzicht maken van alle in dit artikellid bedoelde wet- en regelgeving. Dit overzicht is uitgangspunt bij de vaststelling door het Bestuur van een eventuele reservering uit het Budget als bedoeld in artikel 14.3 en 14.4.
- 14.2 Alle risico's die in de Rijksbijdrage en de Regionale bijdrage zijn begrepen als bedoeld in artikel 14.1 worden ofwel gedragen door de concessiehouder(s) en/of opdrachtnemer(s) ofwel binnen het Budget afgedekt, een en ander volgens het bepaalde in artikel 14.3 en 14.4.
- 14.3 Voorafgaand aan de start van de Aanbesteding zal het Bestuur vaststellen of er risico's zijn die in de Rijksbijdrage en de Regionale bijdrage zijn begrepen die in de verhouding met de toekomstige concessiehouder(s) en/of opdrachtnemer(s) beter door de concessieverlener en/of opdrachtgever gedragen kunnen worden. Indien en voorzover het Bestuur vaststelt dat (een) dergelijk(e) risico('s) beter door de concessieverlener en/of opdrachtgever gedragen kan (kunnen) worden, zal het Bestuur vaststellen welk bedrag dient te worden gereserveerd teneinde dit (deze) risico('s) voor de concessieverlener en/of opdrachtgever af te dekken. Het aldus vastgestelde bedrag zal ter dekking van het (de) betreffende risico('s) worden gereserveerd uit het Budget. Het Bestuur zal in dat geval voorts de Maximale Prijs vaststellen welke gelijk zal zijn aan het Budget, verminderd met de kosten als bedoeld in artikel 3.4 en de kostenvergoedingen als bedoeld in artikel 9.4, alsmede verminderd met het bedrag dat ter dekking van het betreffende risico('s) is gereserveerd.
- 14.4 Indien het Bestuur tijdens de Aanbesteding vaststelt dat (een) additione(e)l(e) risico('s) bestaa(n)(t) die beter door de concessieverlener en/of opdrachtgever gedragen kunnen worden, is het bepaalde in artikel 14.3 van overeenkomstige toepassing.
- 14.5 Indien zich na de Gunningsbeslissing (een) risico('s) als bedoeld in artikel 14.1 t/m 14.4 dan wel onvoorziene risico's voordoe(n)(t) komen de financiële consequenties van deze (dit) risico('s) voor rekening van de reservering als bedoeld in artikel 14.3 en 14.4.
- 14.6 Partijen zullen voorzover dat redelijkerwijs binnen hun vermogen ligt na de datum van totstandkoming van de Samenwerkingsovereenkomst met uitzondering van de in artikel 14.1 bedoelde voorziene wet- en regelgeving en de toekomstige wet- en regelgeving ten aanzien van geluid in verband met MZB/MZM geen gewijzigde c.q nieuwe wet- en/of

regelgeving tot stand brengen die specifiek betrekking heeft op het Project en die negatieve gevolgen heeft of kan hebben voor de uitvoerbaarheid van het Project.

- 14.7 Indien een Partij zich na de datum van totstandkoming van de Samenwerkingsovereenkomst desalniettemin genoodzaakt ziet gewijzigde c.q. nieuwe wet- en/of regelgeving tot stand te brengen als bedoeld in artikel 14a.1 die specifiek betrekking heeft op het Project en die negatieve gevolgen heeft of kan hebben voor de uitvoerbaarheid van het Project, komen die gevolgen in afwijking van het bepaalde in artikel 14 voor rekening van de partij die de desbetreffende wet- c.q. regelgeving tot stand brengt, tenzij de wet- c.q. regelgeving tot stand wordt gebracht op initiatief en/of op aandrang van een andere Partij, in welk geval de gevolgen voor rekening komen van die andere Partij. Indien de betreffende Partij de gevolgen van de gewijzigde c.q. nieuwe wet- en/of regelgeving niet redelijkerwijs niet voor haar rekening kan nemen kan zij de andere Partijen schriftelijk in kennis stellen van het feit dat aan haar zijde een onvoorziene omstandigheid is opgekomen als bedoeld in artikel 24. In zodanig geval zullen Partijen met elkaar in overleg treden als bedoeld in artikel 24.2.

Artikel 15: Afwijkende eisen en/of randvoorwaarden

- 15.1 Partijen zullen geen eisen en/of randvoorwaarden stellen die afwijken van de Scope van de Aanbesteding en/of de Scope van de Tracé-/MER-procedure en/of de Topeisen en/of het ingevolge artikel 6.4 vastgestelde Programma van eisen, tenzij het niet redelijkerwijs binnen hun vermogen ligt om dit te voorkomen.
- 15.2 Indien een Partij na de inwerkingtreding van deze Samenwerkingsovereenkomst de Scope van de Aanbesteding en/of de Scope van de Tracé-/MER-procedure en/of de Topeisen en/of het ingevolge artikel 6 vastgestelde Programma van eisen ondanks het bepaalde in artikel 15.1 wenst te wijzigen, behoeft deze wijziging de instemming van het Bestuur. De Partij die de wijziging wenst zal zij een schriftelijk en gemotiveerd verzoek om instemming indienen bij het Bestuur. De verzoekende Partij zal daarbij in ieder geval aangeven op welke wijze de financiële gevolgen van de wijziging binnen het Budget kunnen worden opgevangen. Het verzoek zal door het Bestuur worden behandeld volgens de procedure zoals hierna omschreven in artikel 15.3 t/m 15.7
- 15.3 Het Bestuur beslist binnen 4 (vier) weken na ontvangst van het verzoek of de in het verzoek genoemde wijziging zal worden doorgevoerd. Het Bestuur zal daarbij onder meer toetsen of het, gelet op de stand van de Geïntegreerde procedure, wenselijk en mogelijk is de genoemde wijziging door te voeren alsmede of de financiële gevolgen van die wijziging binnen het Budget kunnen worden opgevangen.
- 15.4 Het Bestuur stelt Partijen zo spoedig mogelijk schriftelijk en gemotiveerd op de hoogte van zijn beslissing als bedoeld in artikel 15.3.

- 15.5 De Aanbesteder en/of het Bevoegd gezag kan (kunnen) de beslissing als bedoeld in artikel 15.3 ongedaan maken en een andere beslissing nemen indien de beslissing van het Bestuur naar het oordeel van de Aanbesteder en/of het Bevoegd gezag met zich zou brengen dat de Aanbesteder in de Aanbesteding en/of de Staat en/of Minister van V&W en/of de Minister van VROM in de Tracé-/MER-procedure in strijd zou(den) handelen met toepasselijke wet- en regelgeving.
- 15.6 Indien de beslissing als bedoeld in artikel 15.3 en 15.5 inhoudt dat de in het verzoek genoemde wijziging zal worden doorgevoerd, zal het Bestuur voor de doorvoering daarvan zorgdragen.
- 15.7 Indien de beslissing als bedoeld in artikel 15.3 en 15.5 inhoudt dat de in het verzoek genoemde wijziging niet zal worden doorgevoerd omdat de financiële gevolgen van de wijziging niet binnen het Budget kunnen worden opgevangen, zal het Bestuur de verzoekende Partij vragen of zij die financiële gevolgen voor eigen rekening wil nemen, tenzij de wijziging is voorgesteld op initiatief en/of op aandrang van een andere Partij, in welk geval het Bestuur die andere Partij zal verzoeken of zij de financiële gevolgen voor haar rekening wil nemen. Indien de betreffende Partij bereid is de financiële gevolgen voor eigen rekening te nemen zal het Bestuur de wijziging doorvoeren. Indien de betreffende Partij niet bereid is de financiële gevolgen voor eigen rekening te nemen en het betreft afwijkende eisen en/of randvoorwaarden op instigatie van één van de Kamers der Staten-Generaal, de Staten van een Provincie of de Raad van een Gemeente, kan de betreffende Partij de andere Partijen schriftelijk in kennis stellen van het feit dat aan haar zijde een onvoorziene omstandigheid is opgekomen als bedoeld in artikel 24. In zodanig geval zullen Partijen met elkaar in overleg treden als bedoeld in artikel 24.2.

Artikel 16: Coördinatie van verlening van Vergunningen

- 16.1 Partijen houden ieder hun eigen Bevoegdheden maar zullen bij de uitoefening van hun Bevoegdheden zoveel mogelijk uniformiteit betrachten.
- 16.2 Partijen zullen de Projectorganisatie Zuiderzeelijn in staat stellen om een coördinerende rol te vervullen met betrekking tot Vergunningen. De coördinerende rol van de Projectorganisatie Zuiderzeelijn omvat in ieder geval het zorgdragen voor het inventariseren en analyseren van alle benodigde Vergunningen, hun onderlinge samenhang en de benodigde afstemming daartussen, de clustering van Vergunningen, het voeren van (voor)overleg met de aanvrager en de betrokken bestuursorganen, alsmede de bekendmaking en toezending van (ontwerp-)besluiten.
- 16.3 De Minister van V&W zal met betrekking tot Vergunningen zijn coördinerende taken en coördinerende bevoegdheden op grond van de leden 2, 3, 4, 5 en 11 van artikel 20 van de Tracéwet mandateren aan de Projectorganisatie Zuiderzeelijn.

- 16.4 Partijen zullen de medewerking verlenen, die voor het welslagen van de coördinatie door de Projectorganisatie Zuiderzeelijn nodig is.
- 16.5 Partijen zullen de procedures die moeten worden gevoerd om tot Vergunningen te komen voortvarend afhandelen. Dit betekent in ieder geval dat Partijen binnen de voor de betreffende Vergunning geldende beslistermijn een beslissing zullen nemen.
- 16.6 Partijen zullen de Vergunningen verlenen en actief verweer voeren in eventuele bezwaar- en beroepsprocedures, tenzij zwaarwegende redenen zich daartegen verzetten.

Artikel 17: Grondverwerving en onteigening

- 17.1 De Staat draagt zorg voor het spoedig tot stand brengen van een onteigeningstitel. De Staat zal in beginsel eigenaar worden van de infrastructuur en de gronden waarop de infrastructuur ingevolge het Tracébesluit tot stand zal worden gebracht.
- 17.2 Indien een Partij ten behoeve van het Project zorg dient te dragen voor de feitelijke grondverwerving en/of onteigening, zal de betreffende Partij daarbij voortvarend te werk gaan.
- 17.3 Partijen zullen te allen tijde hun medewerking verlenen aan de eigendomsverkrijging en de onteigening van voor het Project benodigde gronden.

Artikel 18: Nadeelcompensatie

De Ministers stellen voor de vaststelling van het Tracébesluit als bedoeld in artikel 10.9 na overleg met het Bestuur een Regeling Nadeelcompensatie Zuiderzeelijn vast. Alle bedragen die in het kader van de Regeling Nadeelcompensatie worden vergoed komen ten laste van het Budget.

Artikel 19: Communicatie

- 19.1 Publiciteit met betrekking tot het Project vindt alleen plaats door de (Tijdelijke) Projectorganisatie Zuiderzeelijn, waarbij het bepaalde in **bijlage 7** als leidraad fungeert.
- 19.2 Partijen zullen zoveel mogelijk in onderling overleg en uniform communiceren met derden, niet zijnde marktpartijen, met betrekking tot het Project, zulks met inachtneming van het bepaalde hierna in artikel 19.3.
- 19.3 Communicatie in het kader van de Tracé-/MER-procedure alsmede communicatie met marktpartijen vindt uitsluitend plaats door de (Tijdelijke) Projectorganisatie Zuiderzeelijn.

Partijen zullen elk verzoek van (een) marktpartij(en) om informatie terstond doorverwijzen naar de (Tijdelijke) Projectorganisatie Zuiderzeelijn.

Artikel 20: Geheimhouding

Partijen zullen nadere afspraken maken over de onderlinge informatieverstrekking met betrekking tot (het verloop van) de Aanbesteding. Partijen zullen alle informatie die zij met betrekking tot (het verloop van) de Aanbesteding verkrijgen, alsmede alle informatie met betrekking tot de inhoud van documenten welke nog niet zijn vastgesteld, geheim houden, tenzij zij op grond van de wet tot openbaarmaking gehouden zijn.

Artikel 21: Contracteren van derden.

Partijen zullen zich ervoor inspannen dat bij het contracteren van derden voor het verrichten van werkzaamheden in het kader van het uitvoeren van het Project, geheimhouding alsmede het voorkomen van belangenverstremming in het kader van de Aanbesteding, beide in de breedste zin des woords, zoveel als redelijkerwijs mogelijk mogelijk gewaarborgd worden.

Artikel 22: Monitoring/evaluatie

22.1 Partijen zullen de uitvoering van de Samenwerkingsovereenkomst nauwkeurig monitoren en hun samenwerking elk jaar in de maand juni, voor het eerst in juni 2005, evalueren, waarbij onder meer wordt gezien:

- voortgang van het Project;
- samenwerking en inzet van Partijen;
- samenwerking met andere overheden, waaronder de overheden als bedoeld in artikel 2.4;
- stand van zaken besluitvorming;
- financiële verantwoording;
- stand van zaken opdrachtverlening en -uitvoering;
- risicoanalyse;
- wijze van in- en externe communicatie.

22.2 Het Bestuur stelt ten behoeve van elke in artikel 22.1 bedoelde evaluatie een concept-evaluatierapport op. Partijen zijn verplicht desgevraagd alle daartoe naar het oordeel van het Bestuur relevante informatie te verschaffen. Indien het Project wordt aangemerkt als groot project als bedoeld in artikel 1 sub d van het Besluit infrastructuurfonds, verlenen Partijen hun medewerking aan de uitvoering van de daarmee samenhangende procedures.

22.3 De resultaten van de jaarlijkse evaluatie worden vastgesteld door het Bestuur.

- 22.4 Indien uit een evaluatie de noodzaak blijkt tot wijziging en/of aanvulling van de Samenwerkingsovereenkomst zullen Partijen zo spoedig mogelijk met elkaar in overleg treden om te komen tot nadere afspraken.

Artikel 23: Eventuele strijd met wet- en/of regelgeving

Partijen zijn van oordeel dat de bepalingen van de Samenwerkingsovereenkomst in overeenstemming zijn met de (inter)nationale wet- en regelgeving. In het geval één of meer bepalingen van de Samenwerkingsovereenkomst desalniettemin ten gevolge van enige bepaling van (inter)nationale wet- en/of regelgeving geheel of gedeeltelijk ongeldig blijkt(t)(en) en/of niet zonder inbreuk op een dergelijke bepaling kan worden nagekomen, geldt dat dit feit in beginsel geen invloed heeft op (de uitvoering van) de andere bepalingen van de Samenwerkingsovereenkomst, terwijl in dit verband voorts heeft te gelden dat Partijen in een zodanig geval zo spoedig mogelijk met elkaar in overleg zullen treden teneinde (een) aanvulling(en) en/of (een) wijziging(en) van de Samenwerkingsovereenkomst overeen te komen die pas(t)(sen) in de geest van de Samenwerkingsovereenkomst en zoveel mogelijk aansluit(en) bij het bepaalde in de betrokken bepaling(en). Het bepaalde in artikel 25 is op (een) eventuele aanvulling(en) en/of wijziging(en) als bedoeld in dit artikel van overeenkomstige toepassing.

Artikel 24: Onvoorziene omstandigheden

- 24.1 Onvoorziene omstandigheden die met zich brengen dat ongewijzigde uitvoering van de Samenwerkingsovereenkomst naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid niet (meer) vereist kan worden, kunnen leiden tot (gedeeltelijke) wijziging of (gedeeltelijke) ontbinding van de Samenwerkingsovereenkomst.
- 24.2 De Partij(en) aan wier zijde een onvoorziene omstandigheid als bedoeld in artikel 24.1 opkomt, is (zijn) gehouden de andere Partijen daarvan onmiddellijk schriftelijk in kennis te stellen en voorafgaand aan een eventuele ontbinding of wijziging in overleg te treden met de andere Partijen teneinde de ontstane situatie en de consequenties daarvan te bespreken en deze zo mogelijk in onderling overleg op te lossen.

Artikel 25: Aanvulling en/of wijziging Samenwerkingsovereenkomst

De Samenwerkingsovereenkomst kan alleen worden aangevuld of gewijzigd door en bij een schriftelijke overeenkomst die door alle Partijen is ondertekend. De ondertekende overeenkomst wordt een bijlage bij de Samenwerkingsovereenkomst.

Artikel 26: Inwerkingtreding, looptijd

De Samenwerkingsovereenkomst treedt in werking op de datum waarop zij door alle Partijen is ondertekend en blijft behoudens eventuele tussentijdse beëindiging als bedoeld in artikel 27 van kracht tot de ingebruikname van de Zuiderzeelijn. Indien het Bestuur heeft vastgesteld dat sprake

is van (een) risico('s) ter zake van de periode na ingebruikname van de Zuiderzeelijn, die beter door de opdrachtgever gedragen kunnen worden als bedoeld in artikel 14.2 en/of 14.3, blijft de Samenwerkingsovereenkomst voor zover voor dit (deze) risico('s) van belang van kracht totdat de eerste ingevolge de Aanbesteding verleende vervoersconcessie is geëindigd.

Artikel 27: Beëindiging van rechtswege

De Samenwerkingsovereenkomst eindigt van rechtswege, zonder rechterlijke tussenkomst, indien en zodra de Geïntegreerde procedure en/of Aanbesteding en/of de Tracé-/MER-procedure ingevolge het bepaalde in de Samenwerkingsovereenkomst niet word(t)(en) voortgezet.

Artikel 28: Ontbinding

Ontbinding van de Samenwerkingsovereenkomst anders dan op grond van het bepaalde in artikel 24 is uitgesloten.

Artikel 29: Bijlagen

De bij de Samenwerkingsovereenkomst behorende bijlagen maken integraal deel uit van de Samenwerkingsovereenkomst. Bij strijdigheid van de bepalingen van de Samenwerkingsovereenkomst en het bepaalde in de daarbij behorende bijlagen prevaleren de bepalingen van de Samenwerkingsovereenkomst.

Artikel 30: Geschillen

- 30.1 Op de Samenwerkingsovereenkomst is Nederlands recht van toepassing.
- 30.2 Er is sprake van een geschil indien een Partij daarvan schriftelijk en gemotiveerd melding maakt aan het Bestuur en de andere Partijen. Partijen zullen binnen 4 (vier) weken na een zodanige melding eerst met elkaar in overleg treden om te bezien of in der minne een oplossing voor het geschil kan worden gevonden.
- 30.3 Eventuele geschillen die uit de Samenwerkingsovereenkomst of (een) eventueel daarop voortbouwend(e) overeenkomst(en) mochten ontstaan zullen in eerste instantie worden voorgelegd aan de bevoegde rechter te Amsterdam, zulks met uitzondering van de vaststelling door de commissie van deskundigen ingevolge het bepaalde in artikel 13.7.

Aldus opgemaakt in (...)voud en ondertekend te (.....) op (.....) 2004

de Staat der Nederlanden

.....
de Minister van Verkeer en Waterstaat
mevrouw drs. K.M.H. Peijs

.....
**de Minister van Volkshuisvesting,
Ruimtelijke Ordening en
Milieubeheer**
mevrouw S.M. Dekker

.....
de Minister van Financiën
de heer drs. G. Zalm

.....
**de Staatssecretris van Economische
Zaken**
mevrouw ir. C.E.G. van Gennip MBA

.....
de Minister van Verkeer en Waterstaat
mevrouw drs. K.M.H. Peijs

.....
**de Minister van Volkshuisvesting,
Ruimtelijke Ordening en milieubeheer**
mevrouw S.M. Dekker

.....
de provincie Groningen
namens deze,
de heer J.G.M. Alders
Commissaris van de Koningin

.....
de provincie Fryslân
namens deze,
de heer drs. E.H.T.M. Nijpels,
Commissaris van de Koningin

.....
de provincie Drenthe
namens deze,
de heer drs. S.B. Swierstra,
Lid gedeputeerde staten, te deze rechtsgeldig
vertegenwoordiger van de provincie Drenthe

.....
de provincie Flevoland
namens deze,
de heer mr. M.J.E.M. Jager,
Commissaris van de Koningin

.....
de gemeente Groningen
namens deze,
de heer drs. J. Wallage,
burgemeester

.....
de gemeente Leeuwarden
namens deze,
de heer mr.dr. G.D. Dales,
burgemeester

.....
de gemeente Lelystad
namens deze,
de heer drs. Ch. Leeuwe,
burgemeester

.....
de gemeente Heerenveen
namens deze,
de heer drs. P.M.M. de Jonge,
burgemeester

.....
de gemeente Smallingerland
namens deze,
de heer mr. ing. P. van der Zaag,

burgemeester

.....
de gemeente Noordoostpolder
namens deze,
de heer mr. W.L.F.C. Ridder van
Rappard,
burgemeester

.....

de gemeente Almere
namens deze,
mw. A. Jorritsma-Lebbink,
burgemeester

BIJLAGEN bij de Samenwerkingsovereenkomst Rijk-Regio van 1 juli 2002

Bijlage 1: Hoofdlijnen Geïntegreerde procedure

Bijlage 2: Samenstelling Groen Polder Overleg

Bijlage 3: Ruimtelijke ontwerpogave

Bijlage 4: Scope

Bijlage 5: Topeisen

Bijlage 6: Concept Instellingsbesluit Tijdelijke Projectorganisatie Zuiderzeelijn

Bijlage 7: Leidraad Communicatie

BIJLAGE 1 HOOFDLIJNEN GEÏNTEGREERDE PROCEDURE

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 magneetzwefbaan (MZB) – zijn de voorkeursalternatieven. Deze alternatieven worden uitgevraagd in de aanbesteding. In de planologische procedure worden naast de voorkeursalternatieven ook de terugvalopties Intercity en Hanzelijn+ opgenomen.

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

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

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

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

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

Fase 1: Prijsvraagfase

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

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

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

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

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

Fase 2: Planontwikkelingsfase

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

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

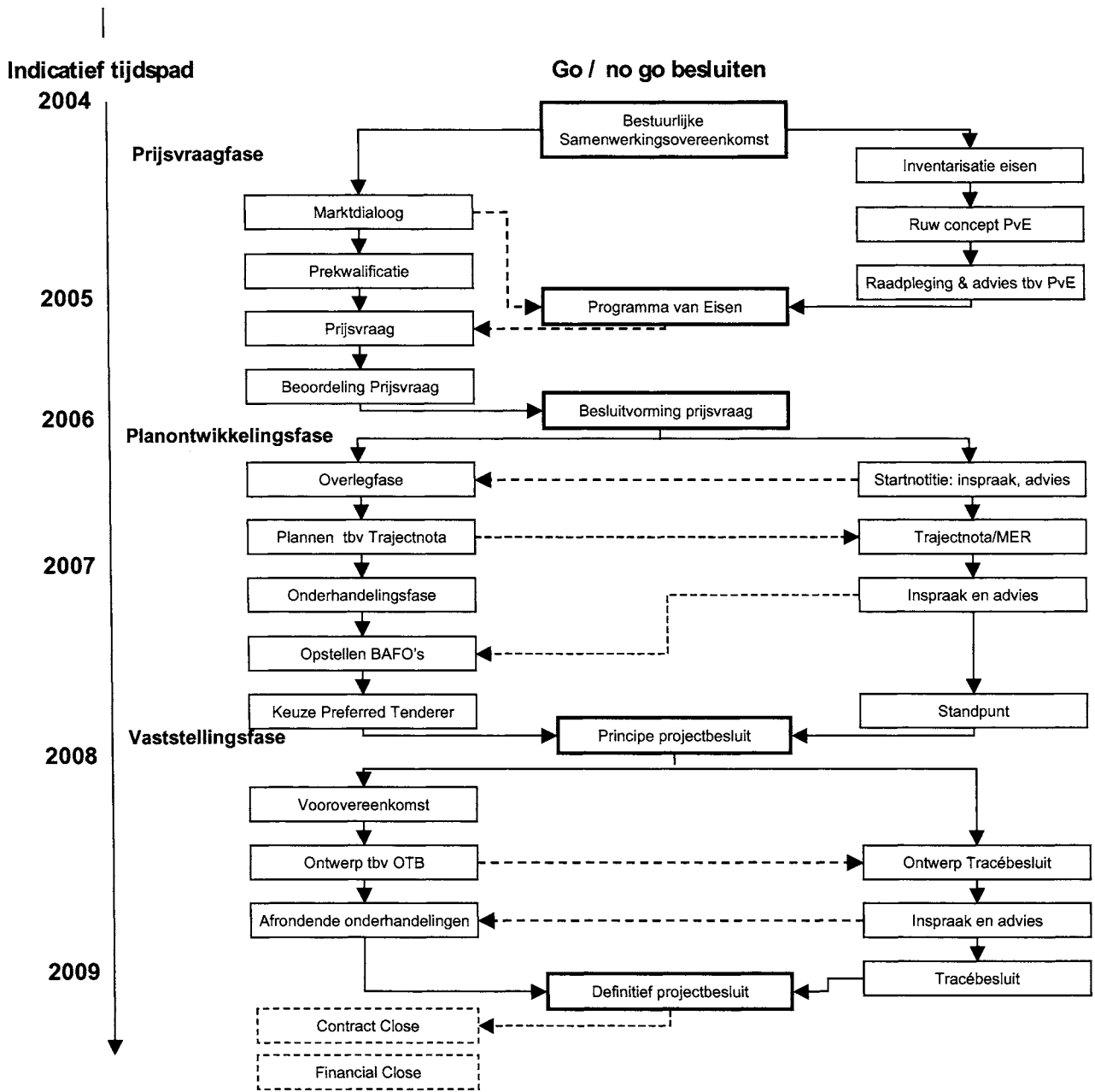
In het kader van de aanbesteding stellen de marktpartijen hun Best And Final Offer (BAFO) op. Dit gebeurt in goede afstemming met het proces van de Trajectnota/MER.

Het Bevoegd Gezag neemt op basis van de Trajectnota/MER en de inspraak hierop een Standpunt in, waarin een keuze voor een voorkeurstracé en een voorkeursalternatief wordt gemaakt. Daarnaast resulteert de beoordeling van de BAFO's in de selectie van één marktpartij, de Preferred Tenderer. Deze selectie wordt alleen gemaakt, als in ieder geval één van de BAFO's binnen de financiële en functionele kaders valt. De aanbesteding wordt stopgezet en er volgt een No Go indien dit niet het geval is. Het eindresultaat van planontwikkelingsfase is het 'principe projectbesluit'. Uitgangspunt voor een Go is dat het door het winnende consortium aangeboden plan overeenstemt met het Standpunt.

Fase 3: Vaststellingsfase

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

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



Bijlage 2 Samenstelling Groen Polderoverleg

Groen Polderoverleg in verkenning Zuiderzeelijn

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

Betrokkenheid in planstudiefase

Het is wenselijk de organisaties gedurende de gehele planstudiefase te betrekken. Er wordt nader bezien voor welke 'producten' die in de planstudiefase worden gemaakt, de organisaties wordt gevraagd om gezamenlijk als Groen Polderoverleg te adviseren. Per deelfase van de planstudie wordt bepaald over welke producten advies wordt gevraagd. In 2004 betekent dit: advies vragen over het Programma van Eisen.

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

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

Deelnemende partijen

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

BIJLAGE 3 RUIMTELIJKE ONTWERPOPGAVE

Uitgangspunten

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

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

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

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

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

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

Doel van het ruimtelijk beleid is enerzijds het faciliteren van de ruimtelijk-economische ontwikkeling (wonen en werken) door deze te concentreren in de haltesteden van de Zuiderzeelijn anderzijds het borgen en ontwikkelen van belangrijke (inter)nationale natuurlijke, landschappelijke en culturele waarden.

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

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

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

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

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

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

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

Versterken economische structuur

- Bundeling van verstedelijking en economische activiteiten in de haltesteden van de Zuiderzeelijn om zorg te dragen voor krachtige steden alsmede een vitaal platteland
- Nieuwe bebouwing voor deze functies wordt grotendeels geconcentreerd gelokaliseerd, dat wil zeggen in bestaand bebouwd gebied, aansluitend op het bestaande bebouwde gebied of in nieuwe clusters van bebouwing daarbuiten.

Hiermee wordt in algemene zin de haltesteden van de Zuiderzeelijn ondersteund in hun functie van economische en culturele motor en gezorgd voor een bepaalde basiskwaliteit in heel Nederland.

- Goede verdeling van ruimte voor wonen en werken over haltesteden van de Zuiderzeelijn, waarbij uitgangspunt is dat ruimte wordt geboden aan de natuurlijke bevolkingsaanwas en lokaal georiënteerde bedrijvigheid, Hierbij wordt natuurlijke bevolkingsaanwas gedefinieerd als het aantal woningen dat nodig is wanneer het saldo van alle verhuisbewegingen op nul worden gesteld. Ten aanzien van Flevoland geldt dat de groei mede is gebaseerd op de verstedelijkingsbehoefte van de Noordvleugel van de Randstad (inclusief de eventuele ruimtelijk structurerende werking van de Zuiderzeelijn). Voor het Noorden wordt daaraan toegevoegd de aantallen arbeidsplaatsen en woningen die voortvloeien uit de 'Langman afspraken' en uit de effecten van de Zuiderzeelijn;
- Tijdig en voldoende beschikbaarheid van een bij de vraag aansluitend aanbod van ruimte voor wonen, bedrijven en voorzieningen rond de halteplaatsen van de Zuiderzeelijn, en van ruimte voor alle overige aan de verstedelijking verbonden functies aldaar;
- Optimaal gebruik van de ruimte bij de halteplaatsen van de Zuiderzeelijn;
- Goede afstemming met het verkeers- en vervoerssysteem, w.o. een goede aansluiting met Leeuwarden;

Behoud en ontwikkeling van natuur, landschap en cultuurhistorie

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

samenhang met de Zuiderzeelijken gestalte te geven (ontwerppogave groen-grijze knopen).

Inhoud en werkwijze Masterplan

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

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

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

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

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

BIJLAGE 4 SCOPE

Scope van de tracé/m.e.r.-procedure

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

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

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

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

Scope van de aanbesteding

De aanbesteding is gericht op planvorming, realisatie, beheer, onderhoud en exploitatie van het project. De functionele en geografische afbakening van de aanbesteding, oftewel de uitvraag aan marktpartijen, wordt vastgesteld in het op te stellen Programma van Eisen (PvE). Het uitgangspunt is om te komen tot een PvE dat realistisch is en voldoet aan wettelijke en beleidsmatige eisen. Het verkennend ontwerp en de bijbehorende kostenraming zoals opgesteld in verkenningen deel I voor de Zuiderzeelijn (een korte toelichting op dit ontwerp is in deze bijlage opgenomen) vormt vooralsnog het referentiekader voor de scope van de aanbesteding. Dit verkennend ontwerp is weliswaar één van de vele mogelijke invullingen van de Zuiderzeelijn, dat zeker niet als richtinggevend voor marktpartijen zal worden meegegeven, maar biedt voor de huidige fase houvast voor het bewaken van de financiële kaders. De eisen en wensen die worden ingebracht voor het PvE kunnen op basis van het verkennend ontwerp worden beoordeeld op eventuele financiële consequenties.

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

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

Met het oog op de bereikbaarheid van Almere wordt voor het tracé Amsterdam - Almere in de prijsvraag een IJmeervariant opgenomen. Een eventuele tracering via het IJmeer biedt de mogelijkheid om extra locaties te ontsluiten in de Noordvleugel van de Randstad (o.a. IJburg en een toekomstig Almere Pampus).

De basisvariant in de prijsvraag heeft een route tussen Amsterdam en Almere via de Hollandse Brug.

Na de prijsvraag wordt besloten of de IJmeervariant in het vervolg van de geïntegreerde procedure wordt meegenomen (zie artikel 12 in de Samenwerkingsovereenkomst).

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

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

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

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

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

Bijlage 5 Topeisen

Inleiding

Deze bijlage bevat de Topeisen op basis waarvan het Programma van Eisen opgesteld wordt en op basis waarvan vervolgens de plannen ontwikkeld kunnen worden voor de Zuiderzeelijn. Deze Topeisen hebben betrekking op de aspecten vervoer, vervoerskwaliteit, inpassing, ontwerp en milieu en vormen de basis voor het op te stellen Programma van Eisen.

De in deze bijlage verwoorde Topeisen omvatten de gemeenschappelijke belangen van het Rijk en de Regio. Binnen deze Topeisen wordt aan de meedingende Partijen de mogelijkheid geboden om plannen uit te werken en daarbij afwegingen te maken tussen de vervoerskwaliteit en de ruimtelijke kwaliteit van het ontwerp en de inpassing van de infrastructuur. Aan de harde wettelijke kaders dient te allen tijde voldaan te worden

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

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

- Eisen: de eisen waaraan de plannen en de biedingen van de meedingende Partijen dienen te voldoen.
- Preferenties: wensen waaraan biedingen in meerdere of mindere mate kunnen voldoen. Ten behoeve van de Aanbestedingsprocedure wordt een beoordelingskader opgesteld dat bestaat uit een beschrijving van de evaluatiemethode van de ontvangen biedingen o.a. op basis van de geformuleerde preferenties, inclusief een weging van de verschillende relevante parameters.

Wettelijke en beleidsmatige kaders

Het project Zuiderzeelijn dient vorm gegeven te worden binnen de geldende nationale en internationale wettelijke en beleidsmatige kaders (o.a. Vogel- en Habitatrichtlijn, Nota Ruimte, Nota Mobiliteit (i.v.), Nota Belvédère, Nota Wonen, Architectuurnota, Nota Grondbeleid, Vierde Nota Waterhuishouding, Wet geluidhinder, Flora- en Faunawet, SGR2, NMP4, Spoorweg- en Concessiewet). Deze kaders worden zoveel mogelijk operationeel in het Programma van Eisen.

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

Vervoerwaarde

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

In het Programma van Eisen worden daartoe eisen gesteld aan het totaal aantal reizigers in alle treintypes (MVB/HSL, Intercity én sneltrein) op de lijn Schiphol-A'dam-Almere-Lelystad-Emmeloord-Heerenveen-Drachten-Groningen/ Leeuwarden conform

de uitgangspunten en de berekeningssystematiek van de vervoerwaardestudie ZZL 2000 uit de verkenning ZZL deel 1.

Stations

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

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

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

Hoofdstation:

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

Tussenstation:

- Lelystad
- Emmeloord
- Drachten

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

Frequentie

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

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

- Tussen Heerenveen en Leeuwarden moet minimaal 2 keer per uur per richting een snelle verbinding worden aangeboden en moet minimaal 2 keer per uur een verbinding worden aangeboden die stopt op de tussenliggende stations

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

Minimaal aantal vertrekkende treinen per uur per richting

Reistijd

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

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

Aansluiting op voor- en natransport

- Vanaf de ZZL-haltelocatie Schiphol dienen de perrons van het bestaande treinstation en de Central Area (Schiphol Plaza) binnen 10 minuten na uitstappen bereikbaar te zijn.
- Op de ZZL-haltelocatie Amsterdam dient aansluiting te zijn met het Hoofdrailnet, het HSL-net en het overig openbaar vervoer.
- Alle stations van de ZZL moeten direct aansluiten op regionaal, stadsgewestelijke en lokaal openbaar vervoer (verkeersknopen), in dit verband verdient de aansluiting van Assen via het te ontwikkelen Kolibri OV-netwerk Groningen – Assen (voorheen STOV) aandacht.
- Stations dienen – afhankelijk van de lokale mogelijkheden en passend binnen de (beoogde) stedelijke structuur en binnen de uitgangspunten van intensief en meervoudig ruimtegebruik - over voldoende parkeergelegenheid en fietsenstallingen te beschikken.

Vervoerskwaliteit

- Per uur mag bij minimaal 95% van alle treinaankomsten op stations de vertraging niet meer bedragen dan 3 minuten (op bestaand spoor gelden hiervan afwijkend nog vast te stellen eisen.)

- De bezettingsgraad van de treinen mag niet meer dan 120% bedragen, voor de hoogste klasse geldt 100%.

Tickets

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

Inpassing en Ontwerp

- De nieuwe infrastructuur dient beschouwd te worden als een zelfstandige ontwerpogave (o.a. herkenbaarheid, eenheid in vormgeving van de lijn).
- De tracering, de inpassing en het ontwerp van de infrastructuur dienen te voldoen aan de wettelijke en beleidsmatige kaders die van toepassing zijn.
- Versnippering en verstoring dient zoveel mogelijk te worden door het benutten van de bestaande infrastructuur en bundeling met de bestaande hoofdinfrastructuur. Op specifieke plekken kan gemotiveerd van dit uitgangspunt worden afgeweken.
- Toekomstige verbreding van de bestaande hoofdinfrastructuur of het realiseren van nieuwe hoofdinfrastructuur voor zover voorzien in het MIT en de betreffende vigerende PKB dient mogelijk te blijven.
- Aantasting van in rijks- en provinciaal beleid gedefinieerde bijzondere gebieden (EHS, groene contour-gebieden, Vogel- en Habitatrichtlijngebieden, Belvédère/Unesco-gebieden) dient te worden voorkomen. Indien aantasting onvermijdelijk blijkt te zijn, dan worden, conform de betreffende wet- en regelgeving dan wel het van toepassing zijnde beleid, door aanpassing van de uitvoeringswijze en mitigering de negatieve effecten tegengegaan. Eventueel resterende negatieve effecten worden gecompenseerd.
- Het ontstaan van 'restgebieden' tussen de Zuiderzeelijn en de bestaande infrastructuur dient te worden voorkomen. Indien 'restgebieden' onvermijdelijk blijken te zijn, dan krijgen deze gebieden een passende en kwalitatief hoogwaardige invulling.
- De functionaliteit van de kruisende structuren dient gehandhaafd te blijven.
- Kruisingen met hoofdinfrastructuur waarmee wordt gebundeld dienen te worden voorkomen. Indien deze kruisingen onvermijdelijk blijken te zijn, dan dient er een afweging plaats te vinden tussen een kruising met een hoge ligging en een kruising met een lage ligging, dit mede in samenhang met de omgevingskenmerken en met in achtneming van de ruimtelijke kwaliteit en de budgettaire kaders.
- De tracering, het ontwerp en de inpassing worden afgestemd met het bestaand en voorgenomen ruimtelijk beleid (nationaal, provinciaal en lokaal), gericht op het realiseren van ruimtelijke kwaliteit. Dit geldt in ieder geval voor:
 - het realiseren van robuuste ecologische verbindingzones;
 - het verbeteren van de kwaliteit van het landelijk gebied langs het gehele traject, voor alle relevante componenten (natuur, landschap, recreatie, landbouw, cultuur en waterbeheer);
 - het verbeteren van de kwaliteit van het stedelijk gebied in de directe omgeving van de haltelocaties (aansluiten op de (beoogde) stedelijke structuren, het realiseren van intensieve ruimtelijke programma's, zoals centrumvorming en knooppuntontwikkeling)."

Geluid

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

Veiligheid

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

BIJLAGE 6 CONCEPT INSTELLINGSBESLUIT TIJDELIJKE PROJECTORGANISATIE

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

OVERWEGENDE,

- (1) dat het kabinet in 1998 in bestuurlijk overleg met het Samenwerkingsverband Noord-Nederland de toezegging heeft gedaan zich te zullen inspannen om een snelle verbinding, de Zuiderzeelijn, tussen de Randstad en het Noorden te doen realiseren, waarbij het streven erop is gericht om de uitvoering voor 2010 te beginnen;
- (2) dat het kabinet beoogt met het project Zuiderzeelijn de bereikbaarheid van het Noorden en de Randstad te verbeteren en zodoende de regionale economie in het Noorden te stimuleren, alsmede een bijdrage te leveren aan het verbeteren van het evenwicht in de sociaal-economische situatie en de ruimtelijke ontwikkelingen in Nederland;
- (3) dat het kabinet, nadat een tweetal verkenningen was uitgevoerd, op 21 december 2001 heeft besloten dat de bijdrage aan de hiervoor omschreven doelstelling het grootst is bij realisatie van de Zuiderzeelijn, met name in de vorm van een hogesnelheidslijn of een magneet zweefbaan c.q. een magneet zweefmetro, en heeft besloten een vervolgpprocedure te starten waarin een zogenoemde geïntegreerde Tracé-/MER-/Aanbestedingsprocedure wordt gevolgd;
- (5) dat de regio ten behoeve van de ruimtelijke en economische ontwikkeling van het Noorden en Flevoland de snelle verbinding via Flevoland en Friesland noodzakelijk achten en bereid zijn samen met het Rijk het kabinetsbesluit uit te werken en vervolgens uit te voeren;
- (6) dat de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Regionale stuurgroep Zuiderzeelijn op 13 februari 2002 een intentieverklaring hebben getekend met het doel te komen tot (nadere) afspraken over die voorbedoelde samenwerking tussen partijen en deze vast te leggen in een samenwerkingsovereenkomst;
- (7) dat deze samenwerkingsovereenkomst op ... 2004 is getekend;

- (8) dat rijk en regio na het sluiten van de samenwerkingsovereenkomst een gezamenlijke Projectorganisatie Zuiderzeelijn zullen oprichten door het treffen van een gemeenschappelijke regeling;
- (9) dat totdat de gezamenlijke Projectorganisatie Zuiderzeelijn is opgericht de bij dit besluit in te stellen Tijdelijke Projectorganisatie Zuiderzeelijn belast is met de voorbereiding van het project Zuiderzeelijn;
- (10) dat de Tijdelijke Projectorganisatie zal functioneren met in achtneming van de bepalingen van de samenwerkingsovereenkomst.

BESLUIT:

Artikel 1: Instelling

1.1 Ingesteld wordt de Tijdelijke Projectorganisatie Zuiderzeelijn.

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

Artikel 2: Taken

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

Artikel 3: Organisatie

De Tijdelijke Projectorganisatie Zuiderzeelijn bestaat uit:

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

Artikel 4: Inwerkingtreding

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

Artikel 5: Citeertitel

Dit besluit wordt aangehaald als: Instellingsbesluit Tijdelijke Projectorganisatie Zuiderzeelijn.

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

Den Haag, ... 2004

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

BIJLAGE 7 LEIDRAAD COMMUNICATIE

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

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

Communicatiestrategie

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

Projectstijl

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

Woordvoering

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

Organisatie van de communicatie

De organisatie en uitvoering van de projectcommunicatie, ook naar de regionale partijen, vindt plaats vanuit de projectorganisatie onder centrale aansturing.