

***Statenstuk* 2008-319**

Convenant Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn

Voorgestelde behandeling:

- Statencommissie Bestuur, Financiën en Economie op 16 april 2008
- provinciale staten op 23 april 2008
- fatale beslisdatum: 25 maart 2008

Voorgestelde status: **A-stuk**

Behandeld door de heer L. Hoven, telefoonnummer (0592) 36 54 98, e-mail l.hoven@drenthe.nl

Portefeuillehouder: de heer J.H. Bats

Inleiding

Op 18 maart 2008 hebben de minister van Verkeer en Waterstaat en het dagelijks bestuur Zuiderzeelijn een principeakkoord bereikt over het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn. Het Regiospecifiek Pakket is een uitwerking van het kabinetsbesluit van 16 november 2007.

Daarin is vastgelegd dat het planproces voor de Zuiderzeelijn wordt stopgezet en dat voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Noord-Nederland wordt gekozen voor een regiospecifieke oplossing. In het kabinetsbesluit zijn de (financiële) kaders voor de uitwerking aangegeven. Het principeakkoord is vormgegeven in een bindend convenant. Het convenant geldt behoudens de instemming van de staten van Groningen, Fryslân, Drenthe en Flevoland. In de Toelichting wordt nader ingegaan op enkele onderdelen en met name het Drentse perspectief van het convenant Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn.

Het convenant en het Drentse perspectief worden nader afgestemd met de colleges van burgemeester en wethouders van Assen, Coevorden, Emmen en Hoogeveen, als meest belanghebbende gemeenten in deze provincie. Over de resultaten van die afstemming zullen wij u nader informeren. De resultaten kunnen worden betrokken bij uw besluitvorming.

Advies

Instemmen met:

1. het Convenant Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn van 18 maart 2008;
2. de in de brief van de stuurgroep Zuiderzeelijn van 18 maart 2008 opgenomen voorstellen voor de Drentse aandelen in:
 - a. de deelprogramma's LMCA-Spoor, Concrete Projecten Bereikbaarheid en Regionaal Mobiliteitsfonds
 - b. de regionale cofinanciering van het Ruimtelijk Economisch Programma van indicatief € 20 miljoen en van het pakket Bereikbaarheid van €77,60 miljoen
 - c. de overtekening van het Regionaal Mobiliteitsfonds van € 68 miljoen
3. de in de Toelichting onder 4 voorgestelde aanpak voor de Drentse uitwerking van het convenant.

Meetbaar/Beoogd beleidseffect

In de Aanvulling op de Structuurvisie Zuiderzeelijn (oktober 2006) en het kabinetsbesluit van 16 november 2007 wordt geconcludeerd dat het Regiospecifiek Pakket een belangrijke positieve bijdrage zal leveren aan de versterking van de ruimtelijke en economische structuur en de verbetering van de bereikbaarheid van en binnen Noord-Nederland. Het effect voor de werkgelegenheid kan oplopen tot enkele duizenden arbeidsplaatsen.

Argumenten

Het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn genereert belangrijke kansen voor versterking van de ruimtelijke-economische structuur en verbetering van de bereikbaarheid van Drenthe. De hoofdzet richt zich meer specifiek op de volgende kansen:

- verbeteren bereikbaarheid Nationaal stedelijk netwerk Groningen-Assen
- verbeteren bereikbaarheid Zuidoost-Drenthe (Coevorden/Emmen)
- integrale gebiedsontwikkeling Assen-FlorijnAs
- integrale gebiedsontwikkeling Emmen-centrum

Uitvoering

De looptijd van het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn is 2008-2020, met de mogelijkheid van een doorloop van de bouwtijd van projecten tot na 2020. De investeringsplanning wordt, mede afgestemd op de vereiste planprocedures en de beschikbare kasritmes van de rijksbijdrage, nader uitgewerkt op (deel)programmaniveau.

Financiën

Het totale Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn omvat een taakstellend budget van € 2.670.000.000,--.
Inkomsten van derden

- Rijk:	€ 1.800.000.000,--
- Kennisinstellingen:	€ 100.000.000,--
- Bedrijfsleven:	€ 100.000.000,--
- Decentrale overheden:	€ 670.000.000,--
Subtotaal	€ 2.670.000.000,--

Naast de RSP-middelen komen als investeringsimpuls beschikbaar:

- MIRT € 200.000.000,-- voor de A7-Zuidelijke Ringweg, tweede fase
(MIRT = Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport)
- LMCA-Spoor € 160.000.000,-- voor verbetering van het kernnet spoor Zwolle-Groningen/Leeuwarden
(LMCA-Spoor = Landelijke Markt en Capaciteitsanalyse Spoor)

De bijdrage van de gezamenlijke decentrale overheden aan het Regiospecifiek Pakket is onderverdeeld in:

- Ruimtelijk Economisch Programma: € 100.000.000,--
- Programma Bereikbaarheid: € 570.000.000,--

De regio verleent geen bijdrage aan het deelprogramma LMCA-Spoor.

De bijdrage van Drenthe (provincie + belanghebbende gemeenten) bedraagt:

- Ruimtelijk Economisch Programma: € 20.000.000,-- (indicatief)
- Programma Bereikbaarheid: € 77.600.000,-- (taakstellend)

De onderverdeling van de Drentse bijdragen wordt nader uitgewerkt op projectniveau en tussen de baathebbende partijen. Uw staten ontvangen hiervoor te zijner tijd concrete voorstellen. De RSP-bijdragen van de provincie Drenthe komen ten laste van het Stimuleringsfonds Drentse projecten.

Lasten voor de provincie p.m.

Monitoring en evaluatie

Over de voortgang en de realisatie van het Regiospecifiek Pakket vindt periodiek bestuurlijk overleg plaats tussen het Rijk en de regio. Hierbij wordt zo mogelijk aansluiting gezocht bij de bestaande procedures voor de programma's PiD/Koers Noord, Operationeel Programma EFRO en MIRT.

Extern betrokkenen

Rijk (Ministeries EZ, LNV, OCW, SZW, VROM en VW), provincies (Groningen, Fryslân, Drenthe en Flevoland), belanghebbende gemeenten (onder andere Groningen, Leeuwarden, Harlingen, Smallingerland, Heerenveen, Assen en Emmen), bedrijfsleven en kennisinstellingen.

Communicatie

De communicatie over de regionale besluitvorming over het convenant Regiospecifiek Pakket verloopt onder auspiciën van de stuurgroep Zuiderzeelijn. De communicatie over de provinciale besluitvorming verloopt via de afzonderlijke provincies. In de realisatiefase verloopt de communicatie op projectniveau.

Bijlagen

Bij brief van gedeputeerde staten van Drenthe van 19 maart 2008 zijn de staten de volgende bijlagen toegezonden:

1. brief van 18 maart 2008 van de voorzitter van de stuurgroep Zuiderzeelijn aan de betrokken colleges van burgemeester en wethouders, respectievelijk gedeputeerde staten
2. brief van 18 maart 2008 van de minister van Verkeer en Waterstaat aan de Tweede Kamer
3. het convenant Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn van 18 maart 2008
4. het persbericht van 18 maart 2008 van de stuurgroep Zuiderzeelijn

Ter inzage in de leeskamer

N.v.t.

Assen, 27 maart 2008
Kenmerk: 2008003719

Gedeputeerde staten van Drenthe,

A.L. ter Beek, voorzitter
J.M. Imhof, secretaris

jk/coll.

In deze toelichting wordt nader ingegaan op de context waarin het Drentse resultaat van het Regio-specifiek Pakket mede dient te worden beoordeeld. Verder worden toegelicht de Drentse projecten, enkele specifieke onderdelen van het convenant en de nagestreefde aanpak van de uitwerking van de Drentse projecten.

1. Hoofduitgangspunten beleid

Het Regiospecifiek Pakket is qua hoofddoelstellingen en maatregelen direct afgeleid van de Aanvulling op de Structuurvisie Zuiderzeelijn. Wij vinden het belangrijk dat daarmee de in het programma Kompas voor het Noorden ingezette weg voor de versterking van de noordelijke ruimtelijk-economische structuur en de verbetering van de bereikbaarheid in essentie wordt gecontinueerd.

Vanuit Drents perspectief is belangrijk dat de A28(-A37) een van de twee hoofdontwikkelingsassen is van de noordelijke ruimtelijke visie. De belangrijkste ontwikkelingen worden geconcentreerd langs de ontwikkelingsassen A6/A7 en A28(-A37). Het pakket maatregelen voorziet erin dat met name de bereikbaarheid van de kernzones Nationaal stedelijk netwerk Groningen-Assen, Leeuwarden/A7-zone Fryslân en Stedenband Zuid-Drenthe sterk wordt verbeterd. Belangrijk vinden wij dat in het Regiospecifiek Pakket vooral wordt ingezet op verbetering van de bereikbaarheid per openbaar vervoer en met name verbetering van de railverbindingen.

Met het maatregelenpakket wordt ook ingezet op het positioneren van de steden langs de ontwikkelingsassen, inclusief Emmen en Leeuwarden. Daarmee wordt een impuls beoogd van de ruimtelijke concentratie van grootschalig wonen, werken en recreëren in de belangrijkste steden langs de assen. Dat komt onder meer ten goede aan de economische synergie in de steden, de stedelijke voorzieningen en de benutting van de OV-systemen op stadsgewestelijk niveau. Tegelijkertijd kunnen door dit concentratiebeleid de hoge ruimtelijke kwaliteiten van het tussenliggende landelijk gebied beter worden gehandhaafd en versterkt.

2. Drentse context

Voor de beoordeling van de Drentse belangen in het Regiospecifiek Pakket zijn de volgende factoren relevant.

De regio beoogde met de aanleg van de Zuiderzeelijn een strategische interventie op de trendontwikkeling van beide hoofdontwikkelingsassen. Historisch gezien heeft de ontwikkelingsas A28 (Randstad - Amersfoort - Zwolle - Zuid-Drenthe - Assen - Groningen) een voorsprong in ontwikkeling. Die ontwikkeling wordt door de realisatie van de Hanzelijn (gereed in 2012/2013) naar verwachting versterkt. De Hanzelijn koppelt de corridor Schiphol - Amsterdam - Almere - Lelystad (SAAL) aan het kerngebied Dronten - Kampen - Zwolle. Zwolle wordt een belangrijk rail- en wegknooppunt tussen de landsdelen Noord, Oost, Midden en West. De aanleg van de Zuiderzeelijn had tot doel een meer evenwichtige ruimtelijk-economische ontwikkeling van geheel Noord-Nederland op gang te brengen. In het Regiospecifiek Pakket is bij het onderdeel Bereikbaarheid waar mogelijk aangesloten bij deze oorspronkelijke doelstelling.

Vanuit Drents perspectief is het verder relevant in te calculeren dat de komende jaren enkele grote projecten worden gerealiseerd in het kader van het reguliere MIRT-programma. Het betreffen, naast de aanleg van de Hanzelijn, de capaciteitsverruiming van de A28 tussen Zwolle en Meppel (inclusief verbetering aansluiting A28-oost/A32-noord) en de verdubbeling van de N33 (Assen - Veendam - A7).

Ten slotte wordt in het kader van het landelijke programma Reistijdverbetering Spoor gerealiseerd het project Wachtspoor Beilen. Dat is een onderdeel van verbetering van het goederentraject Amersfoort - Onnen. Het wachtspoor levert voor de extra te rijden intercity een tijdwinst op van zeven minuten.

3. Toelichting Drentse projecten

Gekozen is voor robuuste en waar mogelijk samenhangende projecten, waarmee de hoofdstructuur voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling wordt ondersteund. Het Drentse belang richt zich op de onderstaande projecten.

a. Verbeteren bereikbaarheid Nationaal stedelijk netwerk Groningen-Assen

Een belangrijk deel van het bereikbaarheidspakket betreft de verbetering van de externe en interne bereikbaarheid van het Nationaal stedelijk netwerk. Voor de externe ontsluiting is van belang de verbetering van het kernnetspoor tussen Zwolle - Assen - Groningen. Voorzienne maatregelen in het LMCA-Spoor en het Regiospecifiek Pakket zijn: capaciteitsverruiming (zgn. derde spoor) Herfte, boogverruiming bij Hoogeveen, verbetering overwegveiligheid, aanleg nieuw station Assen-Zuid en capaciteitsverruiming station Europapark. Dit maatregelenpakket maakt frequentieverhoging mogelijk tot vier treinen per uur/richting, waarvan twee intercity's en twee stoptreinen. Gestreefd wordt naar verhoging van de baanvaksnelheid naar 160 km/uur.

Voor de bereikbaarheid van het totale Nationaal stedelijk netwerk is verder van groot belang de oplossing van het knelpunt A7-Zuidelijke Ringweg, tweede fase.

Een belangrijke doorbraak lijkt de realisatie van de eerste fase van het stadsgewestelijke OV-systeem Kolibri. Het Regiospecifiek Pakket voorziet binnen Kolibri ook in maatregelen voor de HOV-buslijn tussen Assen-Zuid - Kloosterveen - A28.

b. Verbeteren bereikbaarheid Zuidoost-Drenthe (Coevorden/Emmen)

In vervolg op het gereedkomen van de A37 wordt nu ingezet op verbetering van de railbereikbaarheid van Zuidoost-Drenthe. Een totale verdubbeling van het spoor Zwolle - Coevorden/Emmen vraagt vanuit de verhouding baten-kosten een schaa sprong in reizigersvervoer. Gezien het voorziene tempo van de ruimtelijk-economische ontwikkelingen in Noordoost-Overijssel en Zuidoost-Drenthe een niet-realistische verwachting op korte en middellange termijn. Gekozen wordt voor een gefaseerde aanpak, waarbij de nu voorgestane maatregelen passen in de eindoptie van een totale verdubbeling. Het Regiospecifiek Pakket voorziet in de eerste verkenning in de volgende spoormaatregelen: aanleg opstelstrook voor goederentreinen bij Ommen, verleggen rangeerterrein Coevorden, verplaatsen station Bargeres naar Emmen-Zuid en verbetering van de aansluiting Emmtec. De opstelstrook bij Ommen maakt het mogelijk dat 750 m lange goederentreinen (nationale standaard) Europapark Coevorden kunnen bereiken. Het verleggen van het rangeerterrein Coevorden vereist de verdubbeling van het spoorvak Coevorden - Dalen. Na realisatie van dit deelproject kan het rangeerterrein in Coevorden worden herontwikkeld voor woningbouw c.q. bedrijven. Ook kan de treindienst worden verbeterd voor het regionale vervoer (Emmen - Coevorden - Hardenberg) en het regionaal-nationaal vervoer (Emmen - Zwolle e.v.). Deze laatste dienst wordt meer robuust, wanneer de samenloop met de diensten Zwolle - Meppel op het baanvak Zwolle - Herfte wordt verbeterd. Het nieuwe station Emmen-Zuid hangt samen met de ontwikkeling van de nieuwbouwwijken Delftlanden/Rietlanden.

Wij stellen ons voor op korte termijn in samenwerking met Overijssel en de meest belanghebbende gemeenten ook een regionale verkenning te starten naar het langetermijnperspectief van de spoorverbinding Zwolle - Coevorden/Emmen. Daarbij worden betrokken de opties van doortrekking van de lijn richting Duitsland en de Veenkoloniën/Groningen en de (door)verbinding naar Twente.

c. Integrale gebiedsontwikkeling Assen-FlorijnAs

Dit betreft een grootschalig en langjarig ontwikkelingsconcept voor de bestaande binnenstedelijke noord-zuidas. Het is een samenhangend pakket aan maatregelen op het terrein van economische en ruimtelijke structuurversterking en verbetering van de voorwaardenscheppende bereikbaarheid. In

grote lijnen worden binnen het totaalconcept vier deelgebieden onderscheiden: Assen-Zuid, Stationsgebied, noord-zuidas/Stadsbedrijvenpark en toeristisch-recreatieve zone Assen-Zuidwest.

Belangrijke bereikbaarheidsmaatregelen voor Assen-Zuid zijn: meerkosten fly-over voor aansluiting A28/N33, nieuw NS-station Assen-Zuid (kosten deels toegerekend aan RSP-project Kernnet Spoor), Haarlemmermeeroplossing voor aansluiting N33/station Assen-Zuid, extra aansluiting op A28 voor TT-world, toeristisch-recreatieve zone Assen-Zuidwest en verdubbeling weg De Haar.

De bereikbaarheidsmaatregelen in het stationsgebied voorzien in de herontwikkeling van het stationsplein in combinatie met een andere afwikkeling van het openbaar vervoer, een verkeerskundig betere aansluiting van het stationsgebied op het stadscentrum en een scheiding van het doorgaand en lokaal verkeer op de Overcingellaan.

Het deelgebied noord-zuidas/Stadsbedrijvenpark betreft op het terrein van de bereikbaarheid een betere aansluiting van het Stadsbedrijvenpark op het stationsgebied en het stadscentrum, het afronden van de Blauwe As (vaarverbinding Vaart - Havenkanaal - Noord-Willemskanaal) en het afronden van de noord-zuidas (ontsluiting stadscentrum-woonwijk Messchenveld).

Voor de in het concept FlorijnAs voorziene economische en ruimtelijke maatregelen wordt waar mogelijk mede een beroep gedaan op de middelen van het Ruimtelijk Economisch Programma van het RSP, de bestaande noordelijke programma's PiD/Koers Noord en Operationeel Programma EFRO, andere fondsen en op private partijen.

d. Integrale gebiedsontwikkeling Emmen-centrum

Dit betreft een grootschalig en langjarig ontwikkelingsconcept met een sterk samenhangende verwevenheid van economische, ruimtelijke en bereikbaarheidsmaatregelen. Grote deelprojecten zijn: verplaatsing dierenpark en theater naar Noordbargeres, inrichting van een ontmoetingsplein tussen het nieuwe dierenpark/theater en het stadscentrum, herinrichting tot centrumlocatie van de voormalige dierentuin en herontwikkeling van de voormalige locatie stadstheater. De in het Regiospecifiek Pakket voorziene maatregelen op het terrein van de voorwaardenscheppende bereikbaarheid betekenen een herziening van de ontsluitingsstructuur van het centrum. Die bestaat uit een andere verkeersfunctie van de hoofdverkeersader (gedeeltelijke ondertunneling van de Hondsrugweg), wijziging van de ontsluitingsstructuur van het centrum. De N381 (Emmen-N34), de rondweg Emmen en de N34 krijgen een sterkere ontsluitingsfunctie. Het station Emmen-Zuid krijgt een belangrijke P+R-functie.

Voor de geplande economische en ruimtelijke maatregelen wordt waar mogelijk mede een beroep gedaan op de middelen van het Ruimtelijk Economisch Programma van het RSP, de bestaande noordelijke programma's PiD/Koers Noord en Operationeel Programma EFRO, andere fondsen en op private partijen.

4. Toelichting specifieke punten Convenant

a. Regionale cofinanciering

De totale regionale cofinanciering van het Regiospecifiek Pakket bedraagt: € 670 miljoen van de decentrale overheden, € 100 miljoen van het bedrijfsleven en € 100 miljoen van de kennisinstellingen. Van dit budget wordt € 300 miljoen toegedeeld aan het Ruimtelijk Economisch Programma (bedrijfsleven, kennisinstellingen en decentrale overheden ieder € 100 miljoen) en € 570 miljoen aan het pakket Bereikbaarheid.

Het aandeel van de Drentse belanghebbende overheden aan de cofinanciering van het Ruimtelijk Economisch Programma bedraagt indicatief € 20 miljoen. Een vergelijkbaar totaalbedrag wordt geraamd voor het Drentse bedrijfsleven en de Drentse kennisinstellingen.

Het Drentse aandeel cofinanciering aan het totale pakket Bereikbaarheid bedraagt € 77,60 miljoen. Nadere afspraken moeten worden gemaakt over de onderverdeling van dit bedrag over de afzonderlijke bereikbaarheidsprojecten en de verdeling tussen belanghebbende gemeente(n) en provincie. Dit gebeurt na de definitieve vaststelling van het convenant Regiospecifiek Pakket.

b. Overtekening Regionaal Mobiliteitsfonds

Uit de brief van 18 maart 2008 van de stuurgroep Zuiderzeelijn blijkt een tekort van ca. € 500 miljoen voor de dekking van de totale regionale investeringsambities bereikbaarheid. Wij onderschrijven het voorstel van de stuurgroep om deze financiële overtekening toe te delen naar de provinciale "clusters" naar rato van hun aandeel in het totale pakket Bereikbaarheid. Voor Drenthe betekent dat een taakstelling van € 68 miljoen. Na vaststelling van het convenant Regiospecifiek Pakket zullen wij nadere afspraken maken met de belanghebbende gemeenten over de verdeling van de overtekening over de afzonderlijke projecten. Voor de beoogde aanpak bij het wegwerken van de overtekening wordt kortheidshalve verwezen naar de genoemde brief van de stuurgroep, paragraaf Regionaal Mobiliteitsfonds.

c. Regionale regie

De brief van de stuurgroep Zuiderzeelijn vermeldt belangwekkende voordelen van regionale regie op de uitvoering van het Regiospecifiek Pakket. Bij de uitwerking en de realisatie van projecten op het terrein van de bereikbaarheid en de integrale gebiedsontwikkeling worden belangrijke financiële invloedeffecten verwacht van regionale regie. Wij zullen daartoe de mogelijkheden verkennen in nauwe afstemming met de belanghebbende gemeenten en in voorkomende gevallen Rijkswaterstaat. Invloedeffecten worden in de eerste plaats aangewend voor de taakstelling voor het wegwerken van de overtekening in het Regionaal Mobiliteitsfonds.

d. Besluitvorming provinciale bijdrage

Wij zullen u te zijner tijd aanvullend informeren over de afspraken met de gemeenten over de verdeling van de Drentse bijdrage op projectniveau aan de cofinanciering, de verdeling van de taakstelling voor het wegwerken van de overtekening van het Mobiliteitsfonds, de nadere verkenning van de investeringsbehoefte in relatie tot de beschikbare kasritmes rijksbijdrage en de gevolgen van een en ander voor het financiële meerjarenperspectief van de provincie. De besluitvorming over de provinciale bijdragen aan concrete projecten is voorzien bij de vaststelling van de definitieve uitvoeringsplannen en de beschikbaarstelling van uitvoeringskredieten.

5. Afstemming met belanghebbende Drentse gemeenten

Het college heeft begin april overleg gepland met de meest belanghebbende gemeenten: Assen, Coevorden, Emmen en Hoogeveen. In dat overleg komen aan de orde alle voorliggende stukken over het convenant Regiospecifiek Pakket. Ook is een eerste gedachtewisseling gepland over de gezamenlijke uitwerking van de Drentse ambities in het Regiospecifiek Pakket. De resultaten van het afstemmingsoverleg met de gemeenten worden nagezonden en kunnen worden betrokken bij de beraadslaging en besluitvorming door uw staten.

Provinciale staten van Drenthe;

gelezen het voorstel van gedeputeerde staten van Drenthe van 27 maart 2008, kenmerk 2008003719;

BESLUITEN:

in te stemmen met:

1. het Convenant Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn van 18 maart 2008
2. de in de brief van de stuurgroep Zuiderzeelijn van 18 maart 2008 opgenomen voorstellen voor de Drentse aandelen in:
 - a. de deelprogramma's LMCA-Spoor, Concrete Projecten Bereikbaarheid en Regionaal Mobiliteitsfonds
 - b. de regionale cofinanciering van het Ruimtelijk Economisch Programma van indicatief € 20 miljoen en van het pakket Bereikbaarheid van €77,60 miljoen
 - c. de overtekening van het Regionaal Mobiliteitsfonds van € 68 miljoen
3. de in de Toelichting onder 4 voorgestelde aanpak voor de Drentse uitwerking van het convenant

Assen, 23 april 2008

Provinciale staten voornoemd,

, griffier

, voorzitter

jk/coll.

Ontwerpbesluit

Aan:
de voorzitter en leden van
provinciale staten van Drenthe

Assen, 20 maart 2008
Ons kenmerk 12/2008003693
Behandeld door de heer L. Hoven (0592) 36 54 98
Onderwerp: Principeakkoord regiospecifiek pakket Zuiderzeelijn

Geachte voorzitter/leden,

Hierbij ontvangt u ter kennisneming de volgende stukken over bovengenoemd onderwerp.

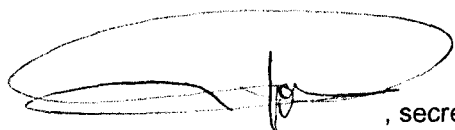
- De brief van 18 maart 2008 van de voorzitter van de Stuurgroep Zuiderzeelijn.
- De brief van 18 maart 2008 van de minister van verkeer en waterstaat aan de Tweede Kamer.
- Het convenant tussen het Rijk en de regio.
- Het persbericht van 18 maart 2008 van de Stuurgroep Zuiderzeelijn.

Het convenant geldt onder voorbehoud van instemming van de betrokken staten. Voor de besluitvorming in uw staten zullen wij u de komende dagen een voordracht doen toekomen,

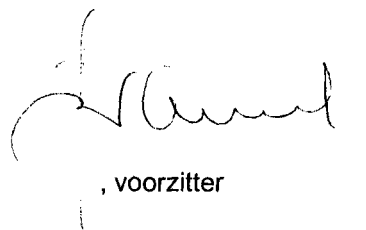
Een afschrift van deze brief met bijlagen hebben wij ter kennisneming gezonden aan de colleges van burgemeester en wethouders van Assen, Coevorden, Emmen en Hoogeveen.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten van Drenthe,



, secretaris



, voorzitter

Bijlage(n):
ga.coll.

Afschrift aan de colleges van burgemeester en wethouders van Assen, Coevorden,
Emmen en Hoogeveen



Stuurgroep Zuiderzeelijn

Aan:

de colleges van burgemeester en wethouders van Groningen,
Smallingerland, Heerenveen, Leeuwarden en Noordoostpolder
en

de colleges van gedeputeerde staten van Groningen,
Fryslân, Drenthe en Flevoland

Afschrift:

ter kennisneming aan de colleges van burgemeester
en wethouders van Almere en Lelystad

Groningen: 18 maart 2008

Onderwerp: besluitvorming convenant RSP-ZZL

Geachte colleges,

1. Aanleiding

Bij brief van 19 december 2007 heb ik u geïnformeerd over de standpuntbepaling van de stuurgroep Zuiderzeelijn over het kabinetsbesluit van 16 november 2007 over het stopzetten van het proces van de Zuiderzeelijn. In de brief zijn de inzet en de kaders aangegeven voor de verdere onderhandelingen met het rijk over het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (RSP-ZZL). Bij brief van 25 februari jl. heb ik u tussentijds geïnformeerd over de voorbereiding van een principeakkoord over het RSP. Heden is een principeakkoord bereikt tussen het dagelijks bestuur Zuiderzeelijn en de minister van Verkeer en Waterstaat. Het principeakkoord is vastgelegd in een convenant RSP-ZZL. Het convenant en de aanbiedingsbrief van de minister van Verkeer en waterstaat van heden aan de Tweede Kamer zijn bijgevoegd. In mijn brief volgt waar nodig een toelichting op het verdere besluitvormingsproces en het principeakkoord. Ik verzoek u de brief met bijlage zo spoedig mogelijk ter informatie door te sturen naar uw raden en staten.

2. Besluitvormingsproces

Het principeakkoord geldt behoudens de goedkeuring door de staten van de vier provincies. Ik verzoek de colleges van gedeputeerde staten het onderhandelingsresultaat met een positief advies ter goedkeuring voor te leggen aan hun provinciale staten. In de stuurgroep is afgesproken dat gedeputeerde staten hun inzet afstemmen met de belanghebbende gemeenten in hun provincie. Niet in de stuurgroep vertegenwoordigde, maar wel bij projecten betrokken, gemeenten dienen eveneens bij de meningsvorming te worden betrokken. De resultaten van de afstemming met de gemeenten worden betrokken bij de besluitvorming door de staten. Abusievelijk staat in mijn brief van 25 februari jl. dat het principeakkoord ook ter besluitvorming zal worden voorgelegd aan de raden. Besluitvorming door de raden is echter in een latere fase voorzien op projectniveau, d.w.z. bij de vaststelling van de definitieve uitvoeringsplannen, de beschikbaarstelling van de regionale bijdrage, c.a. Het staat de colleges vanzelfsprekend vrij om de raden in elke projectfase te informeren over de voortgang.

De stuurgroep stelt voor het regionale besluitvormingsproces het volgende tijdsplan voor:

- 2^o helft maart: Vaststelling statenvoorstellen en afstemming met belanghebbende gemeenten
- 1e helft april: Behandeling in statencommissies
- 2^o helft april: Statenbesluiten
- Eind april: Ondertekening convenant

3. Toelichting convenant RSP-ZZL

Het convenant is een bindend akkoord op hoofdlijnen. Het heeft op operationeel niveau op verschillende onderdelen binnen het convenant nadere uitwerking. De uitwerking betreft de samenwerking rijk – regio, regio-interne afspraken en soms de samenwerking op projectniveau. Hierna volgt een toelichting op enkele onderwerpen.

a. Hoofduitgangspunten beleid

In hoofdstuk 2 van het convenant is een aantal uitgangspunten vastgelegd voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Noord-Nederland en de doelstellingen van het RSP-ZZL. De stuurgroep vertrouwt er op dat de uitgangspunten en doelstellingen door de decentrale overheden actief zijn/worden vertaald in hun ruimtelijke plannen en sectorbeleid. Tijdige vertaling van ambities en doelstellingen in beleidsvorming bespoedigen de realisatie van projecten.

b. Programmatische aanpak

In hoofdstuk 3 wordt de opdeling van het RSP in drie deelprogramma's geschetst:

- Ruimtelijk-Economisch Programma (REP);
- Concrete Bereikbaarheidsprojecten (door het rijk in het kabinetsbesluit van 16 november 2007 aangewezen projecten OV, infrastructuur en bereikbaarheid gebiedsontwikkeling, waarmee de regio heeft ingestemd);
- Regionaal Mobiliteitsfonds (door de regio te kiezen projecten OV, infrastructuur en bereikbaarheid gebiedsontwikkeling).

Het totale RSP-budget is verdeeld over deze deelprogramma's. De budgettaire verdeling kan in bestuurlijk overleg tussen rijk en regio worden gewijzigd.

c. Uitgangspunten Ruimtelijk-Economisch Programma

Het REP bestaat uit 12 programmalijnen: Energie, Watertechnologie, Sensortechnologie, Lifesciences, Agribusiness, Chemie, Toerisme, Metaal en scheepsbouw, Algemeen MKB-beleid, Arbeidspotentieel, Vestigingslocaties en Woon- en leefklimaat. Voor het REP is beschikbaar een budget van € 600 miljoen. Het bestaat uit de volgende bijdragen: rijk € 300 miljoen en kennisinstellingen, markt en decentrale overheden ieder € 100 miljoen. Een bedrag van € 150 miljoen van de rijksbijdrage wordt via het ministerie van Economische Zaken ingezet voor grotere projecten, die passen binnen de programmalijnen die ook gelden voor Pieken in de Delta. Het resterende deel van de rijksbijdrage en de bijdrage van de decentrale overheden (totaal € 250 miljoen) valt onder de zeggenschap van de regio. De regio dient voor beide delen van het REP medefinanciering te zoeken bij het bedrijfsleven en de kennisinstellingen. De exacte rolverdeling tussen de regio en het ministerie van Economische Zaken wordt nader uitgewerkt. aansprekende projecten kunnen qua realisatie naar voren worden gehaald.

d. Uitgangspunten Bereikbaarheid

In de stuurgroep is afgesproken te streven naar realisatie, c.q. start van de uitvoering van het totale pakket Bereikbaarheid, zoals verwoord in haar brief van 19 december 2007. Hiervoor is beschikbaar een budget van € 2.430 miljoen, bestaande uit de volgende bijdragen: RSP-rijk € 1.500 miljoen, RSP-regio € 570 miljoen, MIRT € 200 miljoen (extra voor A7 Zuidelijke Ringweg) en LMCA-Spoor € 160 miljoen. Het principeakkoord levert voor de verschillende deelprogramma's bereikbaarheid het volgende beeld op.

- Extra budget Landelijke Markt en Capaciteitsanalyse Spoor (motie Koopmans)

Het beschikbare budget bedraagt € 160 miljoen. De zeggenschap over het budget berust bij de minister van Verkeer en Waterstaat. De volgende investeringen zijn afgesproken.

Tabel 1: Overzicht besteding budget LMCA-Spoor + toerekening naar provinciale aandelen (bedragen in € mln, prijspeil 2007)

Project	Totaalbedrag	Groningen	Fryslân	Drenthe
Capaciteitsuitbreiding spoor Herfte	81	27	27	27
Boogverruiming Hoogeveen	20	10		10
Overwegveiligheid spoor Zwolle-Leeuwarden	17		17	
Overwegveiligheid spoor Zwolle-Groningen Station Europapark 4 sporig	36	36		
Restant	6	2	2	2
Totaal	160	75	46	39

- Concrete Projecten

Op grond van het kabinetsbesluit van 16 november 2007 staat uitvoering van de in paragraaf 5.2 genoemde limitatieve lijst met Concrete Projecten niet ter discussie. Voor deze projecten is de "of-vraag" niet meer aan de orde. De planuitwerking richt zich op "hoe en wanneer", waarbij de wettelijke planprocedures uiteraard dienen te worden gevolgd.

Het rijk heeft ingestemd met het voorstel van de stuurgroep het totale budget voor de Concrete Projecten € 100 miljoen lager te stellen en dit bedrag toe te voegen aan het Regionaal Mobiliteitsfonds. De stuurgroep heeft de taakstellende verlaging van het budget verdeeld over de afzonderlijke Concrete Projecten. De ramingen in tabel 2 zijn hierop afgestemd, met tussen haakjes de oorspronkelijke raming. Vanuit het project Assen-FlorijnAs is verder € 20 miljoen overgeheveld naar het project spoorlijn Zwolle-Coevorden/Emmen. Voorwaarde is dat, indien de kortingen niet kunnen worden gerealiseerd in de planstudie- en/of realisatiefase, de oorspronkelijke projectramingen weer worden aangevuld ten laste van het Regionaal Mobiliteitsfonds.

In het programma Concrete Projecten wordt ca. € 325 miljoen besteed aan openbaar vervoerprojecten en ca. € 760 miljoen aan weginfrastructuur, c.q. bereikbaarheid gebiedsontwikkeling.

Tabel 2: Overzicht Concrete Projecten Bereikbaarheid + toerekening naar provinciale aandelen (bedragen in € mln, kasbedragen, prijspeil 2007)

Project	Totaalbedrag	Groningen	Fryslân	Drenthe	Flevoland
Bereikbaarheid gebiedsontwikkeling Assen-FlorijnAs	186 (222)			186	
Bereikbaarheid Leeuwarden	197 (222)		197		
A7-Zuidelijke Ringweg Groningen 1)	374 (424)	374			
N50 Ens-Ramspol	26 (26)				26
Spoorlijn Groningen-Leeuwarden	120 (120)	60	60		
Nieuwe NS-stations, incl. aanpassingen spoor: - Assen-zuid 2) - Leeuwarden-Werpsterhoek	43 (43)		28	15	
Kolibri OV Groningen-Assen 3)	137 (137)	137			
Totaal	1083 (1194)	571	285	201	26

- 1) Voor dit project is aanvullend € 200 mln beschikbaar via het MIRT
- 2) Voor dit project is aanvullend € 13 mln beschikbaar in het project Assen-FlorijnAs
- 3) Voor dit project is aanvullend € 112 mln voorzien via het Regionaal Mobiliteitsfonds

- Regionale regie

In paragraaf 5.4 van het convenant is de samenwerking van rijk en regio geschetst bij de uitwerking en realisatie van de bereikbaarheidsprojecten. Onder regio wordt hier verstaan de betrokken provincie(s), in nauwe afstemming met de betrokken gemeente(n). Het rijk blijft in alle gevallen wettelijk Bevoegd Gezag en eindverantwoordelijk voor zijn projecten. Per projectfase wordt de optimale vorm van samenwerking gekozen. De stuurgroep stelt zich voor dat de provincies het voortouw nemen naar de

verkenning van de opties van samenwerking. Voor de provincies is een belangrijke rol weggelegd bij de afstemming en integrale planvorming op lokaal en stadsgewestelijk niveau. Dit geldt zowel de ruimtelijk-economische ontwikkeling, als de voorwaardenscheppende infrastructuur en openbaar vervoer. Van geïntegreerde planvorming en planprocedures worden belangrijke efficiencyvoordelen verwacht. Financiële voordelen worden verwacht van slimme combinaties van rijkswerken met andere bereikbaarheidsprojecten en/of integrale gebiedsontwikkeling, van innovatieve aanbesteding en geïntegreerde contractvormen, al dan niet in combinatie met meerjarige afspraken over beheer en onderhoud. De vrijvallende financiële middelen als gevolg van inverdieneffecten door regionale regie kunnen via het Regionaal Mobiliteitsfonds worden gebruikt voor verlaging van de financiële overtekening, dan wel worden herbested.

- Regionaal Mobiliteitsfonds

De regio heeft de zeggenschap over de besteding van de middelen van het mobiliteitsfonds. Beschikbaar is een budget van € 990 miljoen. In het Mobiliteitsfonds is sprake van een financiële overtekening van ca. € 500 miljoen. De overtekening is ontstaan doordat de stuurgroep aanvankelijk heeft gerekend met een hogere rijksbijdrage aan het RSP in de orde van grootte van de oorspronkelijk ZZL-bijdrage. Besloten is de ambitie van realisatie het totale bereikbaarheidspakket te handhaven. De stuurgroep stelt voor de overtekening toe te delen aan de provinciale clusters, naar rato van de aandelen in het totale pakket Bereikbaarheid. Dat komt neer op de volgende "provinciale" aandelen in de overtekening: Groningen € 243 miljoen, Fryslân € 192 miljoen en Drenthe € 68 miljoen. De provincies verplichten zich de komende jaren hun aandeel in de overtekening weg te werken. Dat kan door in alle projectfasen (planvorming, voorbereiding, realisatie en beheer en onderhoud) te streven financiële inverdieneffecten door optimale samenwerking tussen partijen, kostenbeheersing, afstemming van projecten op locatie- en projectspecifieke omstandigheden (b.v. integrale gebiedsontwikkeling) en innovatief en geïntegreerd aanbesteden en realiseren van werken. De mogelijkheden van extra investeringsmiddelen worden op projectniveau actief verkend. In het uiterste geval kunnen planversoberingen niet worden uitgesloten.

In het Regionaal Mobiliteitsfonds zijn projecten opgenomen, die door de regio zelf zijn gekozen. Voor verbetering van het openbaar vervoer is een bedrag opgevoerd van € 804 miljoen, voor verbetering van de weginfrastructuur/gebiedsontwikkeling een bedrag van € 688 miljoen.

Tabel 3: Overzicht Regionaal Mobiliteitsfonds + toerekening naar provinciale aandelen (bedragen in € mln, kasbedragen, prijspeil 2007)

Project	Totaalbedrag	Groningen	Fryslân	Drenthe
Bereikbaarheid gebiedsontwikkeling Emmen-centrum	60			60
Spoorlijn Zwolle-Coevorden/Emmen	69			69
Bereikbaarheid gebiedsontwikkeling Heerenveen	64		64	
Bereikbaarheid gebiedsontwikkeling Groningen Centrale Zone	193	193		
Bereikbaarheid Lauwersmeergebied	51	51		
Bereikbaarheid Veenkoloniën	46	46		
Spoorlijn Heerenveen-Drachten-Groningen	577	260	317	
A7-knooppunt Joure	92		92	
Traverse N31 en gebiedsontwikkeling Harlingen	188		188	
Gebiedsontwikkeling NO-Fryslân / Centrale as	40		40	
Kolibri "overig"	112	112		
Totaal	1.492	662	701	129

In de stuurgroep is de afspraak gemaakt, dat Groningen en Fryslân vanuit hun aandeel Regionaal Mobiliteitsfonds in totaal € 25 miljoen bijdragen aan de spoorlijn Zwolle-Coevorden/Emmen.

e. *Financiële kaders*

In hoofdstuk 6 zijn de uitgangspunten voor de overheidsbijdragen en de budgettaire hoofdverdeling tussen de drie deelprogramma's vastgelegd. De regio dient zich in te zetten voor de realisatie van de ingeboekte bijdragen van de kennisinstellingen en de marktpartijen.

De regionale bijdrage aan het totale pakket Bereikbaarheid bedraagt € 570 miljoen. De bijdrage is verdeeld over de provinciale "clusters" naar rato van hun aandeel in het pakket. Dit levert de volgende onderverdeling op: Groningen € 275,10 miljoen, Fryslân € 217,20 miljoen en Drenthe € 77,60 miljoen. De provincies nemen de komende tijd het initiatief tot verdere specificatie van de onderverdeling op projectniveau over de belanghebbende decentrale overheden.

De rijksbijdrage aan een deelprogramma, c.q. project wordt steeds beschikbaar gesteld wanneer ook de regionale bijdrage beschikbaar komt. In de financiële spelregels in het convenant is een taakstellend kasritme opgenomen voor de beschikbaarstelling van de rijksbijdrage aan het RSP. Het taakstellende betreft het totaalbedrag van de jaartranche, omdat die wordt opgenomen in de rijksbegroting voor het betreffende jaar. De in het schema weergegeven kasritmes per deelprogramma hebben een indicatief karakter. Nadere afstemming met de regionale investeringsplanning is nodig. Binnen de jaartranche kan worden geschoven tussen de kasritmes van de drie deelprogramma's. Bij jaarlijkse, landelijke onderuitputting van reguliere rijksmiddelen behoort versnelde uitvoering van RSP-projecten tot de mogelijkheden.

De kosten van voorbereiding en toezicht van decentrale projecten worden verondersteld in belangrijke mate te worden gedekt via de regionale compensatie van de BTW. Voor de projecten die vallen onder het opdrachtgeverschap van het rijk is compensatie van BTW niet mogelijk. In die gevallen zal een eventueel tekort op het projectbudget worden weggewerkt volgens de aanpak, zoals hiervoor aangegeven voor het wegwerken van de overtekening van het Regionaal Mobiliteitsfonds.

De jaarlijkse indexering van de bijdragen volgens het percentage van het indexcijfer bruto overheidsinvesteringen (IBOI) geldt ook voor de regionale bijdragen. In de praktijk kan de prijsontwikkeling in de GWW-sector afwijken van het indexcijfer IBOI. Dit is een niet te verwaarlozen risico, gelet op de looptijd van het RSP-programma en de hoge investeringsramingen. In het bestuurlijk overleg tussen rijk en regio is afgesproken dat, indien de marktontwikkelingen daartoe aanleiding geven, het onderwerp prijsindexering in het jaarlijks voortgangsoverleg aan de orde kan worden gesteld. Van rijkszijde zijn daarbij geen verwachtingen gewekt voor extra financiële compensatie.

Naar analogie van de aanvankelijke Samenwerkingsovereenkomst Zuiderzeelijn is in het convenant RSP ook een vrijwaringclausule opgenomen voor het geval de door een regionale partij gehouden aandelen Essent of NUON onvoldoende opbrengst genereren om haar bijdrage aan het RSP. Rijk en regio treden in dat geval in overleg met elkaar over de gevolgen voor het RSP.

f. *Organisatie en aansturing*

Hoofdstuk 7 bevat enkele bepalingen voor periodiek bestuurlijk voortgangsoverleg en de ambtelijke organisatie voor de aansturing van het RSP-proces. De stuurgroep gaat er vanuit dat de regionale uitwerking hiervan geschiedt onder auspiciën van het Samenwerkingsverband Noord-Nederland.

De stuurgroep ziet bij instemming van alle partijen met het onderhandelingsakkoord haar rol als regionaal platform voor afstemming en coördinatie van de inzet en strategie rond de Zuiderzeelijn en het latere Regiospecifiek Pakket als beëindigd. De regionale projectorganisatie Zuiderzeelijn zal op dat moment worden opgeheven.

g. *Vervolgproces voor Flevoland*

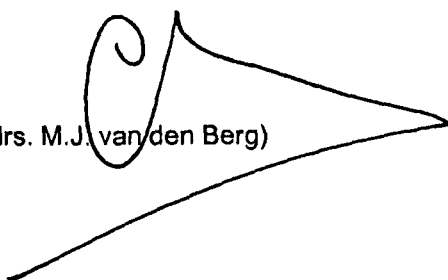
Het vaststellen van het convenant RSP houdt in dat de samenwerking met Flevoland, Almere en Lelystad wordt beëindigd. Voor de verdere gebiedsontwikkeling van noordelijk Flevoland (Noordoostpolder) wordt uit het rijksdeel van het RSP € 50 miljoen beschikbaar gesteld aan de provincie Flevoland. Deze middelen komen voor € 26 miljoen ten laste van de Concrete Bereikbaarheidsprojecten en worden voor € 24 miljoen geboekt op het rijksdeel van het REP. Flevoland zal de middelen aanwenden voor verbreding van de N50, meerkosten van de ophoging van de Ramspolbrug tot 13 meter in plaats van 7 meter en voor REP-programmalijnen.

Het Afsprakenkader is wat betreft eigen bijdragen, procedures en verantwoording van de besteding overeenkomstig van toepassing voor Flevoland. Het overleg hierover met het rijk wordt ingepast in het reguliere MIRT-/PiD-overleg van West-Nederland. Voor Almere en Lelystad komen geen RSP-middelen beschikbaar, aangezien zij onderdeel vormen van de afspraken over de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (SAAL).

Hoogachtend,

de voorzitter van de stuurgroep Zuiderzeelijn,

(drs. M.J. van den Berg)



Bijlagen:

- Brief minister Verkeer en Waterstaat van 18 maart 2008 aan Tweede Kamer
- Convenant Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn, versie 18 maart 2008
- Persbericht Regionale Projectorganisatie, uitgebracht op 18 maart 2008

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
18 maart 2008	-1
Ons kenmerk	Uw kenmerk
V&W/DGP/2008-2553	-
Onderwerp	
Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn	

Geachte voorzitter,

Eind november vorig jaar sprak ik met uw Kamer over het kabinetsbesluit voor het project Zuiderzeelijn. Ik heb toen aangegeven overleg te zullen voeren met Noord-Nederland en Flevoland over de invulling van het Regiospecifiek Pakket en u direct te informeren over de uitkomst van dit overleg.

Met de betrokken provinciale bestuurders heb ik overeenstemming bereikt over de invulling en uitvoering van het Regiospecifiek Pakket. De invulling van het Pakket is weergegeven in het bijgevoegde convenant, dat zal worden ondertekend nadat het is voorgelegd aan de betreffende Provinciale Staten.

De door uw Kamer aangenomen moties over het leggen van regie bij de regio (motie Cramer / Roefs) en het reserveren van 160 miljoen euro voor de spoordriehoek in Noord-Nederland (motie Koopmans) hebben een belangrijke leidraad gevormd bij de invulling van het Pakket.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Camiel Eurlings

Postadres Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 351 61 71
Fax 070 351 78 95

Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn

Convenant rijk - regio

(concept 18-03-2008)

1. Inleiding

1.1. Langmanakkoord

Het kabinet en het Samenwerkingsverband Noord-Nederland (SNN) hebben in het Langmanakkoord van 16 april 1998 de strategische uitgangspunten en de financiële kaders vastgelegd voor de ruimtelijk- economische ontwikkeling van Noord-Nederland t/m 2010. Een van de afspraken betreft *"dat de snelle spoorverbinding Zuiderzeelijn zal worden opgenomen in de Nota Mobiliteit (voorheen Structuurvisie Verkeer en Vervoer III), waarbij het streven erop is gericht om de uitvoering vóór 2010 te beginnen"*. Het project Zuiderzeelijn is daarna vastgelegd in de Nota Ruimte, Pieken in de Delta en Nota Mobiliteit.

1.2. Structuurvisie en Aanvulling

Het kabinet heeft in 2005, op verzoek van de Tweede Kamer en naar aanleiding van het advies van de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten (TCI), besloten tot een herijking van de probleemstelling van Noord-Nederland / Flevoland en tot een hernieuwde en geactualiseerde afweging van nut en noodzaak van de Zuiderzeelijn. Als basis daarvoor geldt een structuurvisie. De herijking van de probleemstelling, de opstelling van de Structuurvisie en de Aanvulling op de Structuurvisie hebben plaatsgevonden in 2005 en 2006 in lijn met het toetsingskader van de TCI.

1.3. Coalitieakkoord

In het Coalitieakkoord CDA, PvdA en CU (februari 2007) is de volgende afspraak opgenomen: *"De afspraken met Noord-Nederland over economische structuurversterking door een snelle Zuiderzeelijn-spoorverbinding zullen worden nagekomen. Indien een dergelijke snelle verbinding onvoldoende structuurversterkend rendement oplevert en/of niet verantwoord te exploiteren is, dient er, afgestemd met het Noorden en Flevoland en, uitgaande van deze afspraken, een alternatief samenhangend pakket te komen. Daarvan maken infrastructurele maatregelen een substantieel deel uit."*

1.4. Regiospecifiek Pakket

Het kabinet heeft op basis van de onderzoeken op 16 november 2007 geconcludeerd dat:

- een Zuiderzeelijn in de vorm van een Hogesnelheidstrein (HST) niet verantwoord is te exploiteren binnen het beschikbare overheidsbudget;
- het ruimtelijk-economisch structurerend rendement van een HST relatief beperkt is en onvoldoende om een rijksinvestering van bijna € 3 miljard te rechtvaardigen;
- alles overwegende het kabinet kiest voor een alternatief samenhangend pakket (Regiospecifiek Pakket), waarvan infrastructurele maatregelen een substantieel deel uitmaken;
- het planproces voor de Zuiderzeelijn, dat in 2000 is gestart met een verkenning, wordt gestopt. Er komt geen vervolg in de vorm van een planstudie.

In dit document zijn de kaders vastgelegd voor de uitwerking van de regiospecifieke oplossing, het zogeheten Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (RSP-ZZL).

2. Hoofduitgangspunten beleid

2.1. Doelstellingen

Het beleid van rijk en regio ter uitvoering van de Langmanafspraken is succesvol gebleken. Centrale beleidsopgave was versterking van de ruimtelijke en economische structuur en verbetering van de bereikbaarheid van Noord-Nederland. Dat beleid wordt in essentie voortgezet, met inachtneming van de herijkte probleemstelling. In de Structuurvisie Zuiderzeelijn (april 2006) zijn vanuit de probleemanalyse de hoofdopgaven voor Noord-Nederland als volgt geformuleerd:

- het versterken van de meest kansrijke economische clusters;
- het concentreren van economische ontwikkeling en verstedelijking;
- het stimuleren van innovatie, kennis en ondernemerschap;
- het verbeteren van de bereikbaarheid, zowel binnen de regio als van Noord-Nederland met de rest van Nederland.

Aansluitend op het bestrijden van de economische ijlheid richt de aandacht zich op kansrijke clusters en versterking van de economische structuur. Hierbij wordt aangesloten op de bestaande economische clusters, die onderscheidend zijn op (inter)nationale schaal. Speerpunt van beleid wordt de transitie naar een meer op kennis gerichte economie. Ontwikkeling van innovatie, kennis en ondernemerschap worden gestimuleerd. Voorgestaan wordt een duurzame ontwikkeling van de specifieke ruimtelijke en economische kwaliteiten van Noord-Nederland als regio met een hoge leefkwaliteit.

2.2. Gebieden

De belangrijkste ruimtelijk-economische ontwikkelingen spelen zich af rond de twee (inter)nationale ontwikkelingsassen A6-A7 en A28 (-A37). De ingezette ruimtelijke concentratie van verstedelijking en economische activiteiten wordt voortgezet. Zij richt zich met name op het Nationaal stedelijk netwerk Groningen – Assen, de kernzones Leeuwarden / A7-zone Fryslân en de Stedenband Zuid-Drenthe. De twee overige noordelijke kernzones zijn de regio Eemsdelta (Delfzijl - Eemshaven) en de Westergozone. De clustering van kennisgerichte economische activiteiten in de centrale steden van het Noorden kan de gewenste interactie versterken tussen de universiteit, kennisinstellingen, onderwijsinstellingen en het bedrijfsleven.

De aansluiting van de regio via de ontwikkelingsassen A6-A7 en A28(-A37) op de (inter)nationale kerngebieden en de onderlinge bereikbaarheid van de noordelijke kernzones / stedelijke netwerken worden verbeterd. Een belangrijke gebiedsgerichte opgave is de afstemming binnen de stedelijke netwerken van de ruimtelijke en de economische ontwikkelingen en de voorwaardenscheppende bereikbaarheid.

Een vitaal platteland wordt gezien als mededragers voor de ruimtelijke en economische structuurversterking. De transitie van de landbouw (met name agribusiness) en versterking van de (water)recreatie vervullen een belangrijke rol in het versterken van de economische betekenis van het landelijk gebied. De gebieden Lauwersmeer en Veenkoloniën worden door de regio aangemerkt als kansrijk via de aanpak van de zgn. integrale gebiedsontwikkeling.

3. Programmatische aanpak

3.1. Opzet en afbakening

Een duurzame en succesvolle uitvoering van het RSP-ZZL vereist het werken vanuit een integrale visie en volgens programmatische aanpak. Met de programmatische aanpak wordt samenhang tussen maatregelen en projecten bevorderd, een integrale afweging mogelijk gemaakt, de flexibiliteit tussen programmalijnen en middelen gewaarborgd en een consistente lijn van het afgelopen programma Kompas voor het Noorden doorgetrokken. Bij de uitwerking van het RSP wordt onderscheid gemaakt tussen een ruimtelijk-economisch programma (REP) en projecten ter verbeteren van de regionale bereikbaarheid (RB). Het RSP beperkt zich geografisch tot de provincies Groningen, Fryslân en Drenthe en het noordelijk deel van de provincie Flevoland (Noordoostpolder). Het zuidelijk deel van Flevoland met de steden Almere en Lelystad wordt gerekend tot de Noordvleugel van de Randstad.

Het RSP-ZZL is additioneel ten opzichte van regulier beleid. De reeds gemaakte afspraken met het Noorden over projecten en/of programma's blijven gehandhaafd. De focus van het RSP ligt op effectieve maatregelen en projecten, die aansluiten bij de probleemstelling voor het Noorden, zoals beschreven in (de Aanvulling op) de Structuurvisie Zuiderzeelijn.

3.2. Ruimtelijk-economisch programma

Het ruimtelijk-economische deel van het RSP wordt vorm gegeven door middel van een aantal programmalijnen. In (de Aanvulling op) de Structuurvisie zijn voorbeeldprojecten uitgewerkt. Een aandachtspunt bij de uitwerking is de gefaseerde inzet van maatregelen en projecten. Gekozen is voor een regionaal investeringsprogramma met een looptijd van 2008 - 2020. Deze bestedingstermijn biedt de gelegenheid de uitwerking van het RSP qua beleidsdoelen en financiële programmering optimaal af te stemmen op de lopende investeringsprogramma's Pieken in de Delta (PiD) / Koers Noord (2007 t/m 2010) en Operationeel Programma Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling OP EFRO (2007 t/m 2013).

3.3. Bereikbaarheidspakket

Voor het verbeteren van de regionale bereikbaarheid is een aantal concrete projecten benoemd, waarvan Rijk en Regio gezamenlijk hebben vastgesteld dat deze op goede wijze aansluiten bij de beoogde doelen. Daarnaast wordt er ruimte geboden om via een Regionaal Mobiliteitsfonds gedurende de looptijd van het RSP aanvullende bereikbaarheidsprojecten op te nemen.

4. Uitgangspunten Ruimtelijk - Economisch Programma (REP)

4.1. Programmalijnen

In de Aanvulling op de Structuurvisie Zuiderzeelijn is een opzet gemaakt voor een Ruimtelijk-Economisch Programma (REP). Er zijn dertien programmalijnen onderscheiden: Energie (A), Watertechnologie (B), Sensortechnologie (C), Lifesciences (D), Agribusiness (E), Chemie (F), Toerisme (G), Metaal en scheepsbouw (H), Algemeen MKB-beleid (I), Arbeidspotentieel (J), Bereikbaarheid (K, zie verder 5), Vestigingslocaties (L) en Woon- en leefklimaat (M).

4.2. Uitgangspunten voor uitwerking

Bij de uitwerking van het REP zal rekening worden gehouden met de volgende punten.

Uitvoering en sturingsfilosofie

Binnen het REP wordt onderscheid gemaakt in een rijksdeel en een regionaal deel. Het rijksdeel betreft grotere projecten binnen de programmalijnen, die ook in het Pieken in de Delta beleid van het

ministerie van EZ zijn benoemd. Regio en EZ dragen voor dit deel de komende jaren gezamenlijk enkele grote projecten aan en het ministerie van EZ besluit over de uitvoering.

Voor het regionale deel van het REP heeft de regio de volledige zeggenschap over de selectie en uitvoering van projecten, binnen de scope van het REP. De inzet van middelen uit het dit deel is een decentrale verantwoordelijkheid. Op het moment dat de regio besluit tot inzet van regionale middelen voor een project, levert ook het rijk een bijdrage aan het project.

Voor beide delen van het REP (het rijksdeel en regionale deel) wordt door de regio cofinanciering door bedrijven en kennisinstellingen gezocht.

Betrokkenheid departementen

Het REP wordt qua departementale betrokkenheid breder ingevuld dan de lopende programma's PiD/Koers Noord en OP-EFRO. Regio, Economische Zaken en VROM werken nauw samen. Ook de departementen LNV, SZW en OCW kunnen actief participeren op programma- en projectniveau.

5. Uitgangspunten pakket Regionale Bereikbaarheid (RB)

5.1. Projecten en programmatische aanpak

Binnen het pakket Regionale Bereikbaarheid (RB) wordt onderscheid gemaakt tussen concreet benoemde projecten, waarover tussen rijk en regio bestuurlijke overeenstemming bestaat en een programmatische aanpak voor toekomstige decentrale projecten.

5.2. Concrete projecten

Voor deze projecten is de vraag of zij zullen worden uitgevoerd bestuurlijk niet meer aan de orde. De planuitwerking gaat met name over de vraag 'hoe en wanneer'. De lijst met concrete projecten is limitatief en bestaat uit de volgende projecten:

- A7-Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2 (kosten € 624 miljoen, waarvan € 200 miljoen ten laste van het MIRT): verbeteren verkeersafwikkeling door aanleg hoofd- en parallelbanen, inclusief goede inpassing in stedelijke omgeving;
- Bereikbaarheid Leeuwarden (kosten € 222 miljoen): verbeteren capaciteit en betrouwbaarheid van de verkeersafwikkeling rond Leeuwarden door maatregelen op regionale invalswegen;
- Bereikbaarheid Assen (kosten € 222 miljoen): bereikbaarheidsmaatregelen als onderdeel van gebiedsontwikkeling, o.a. extra snelwegaansluiting, station Assen Zuid en lokale infrastructuurmaatregelen;
- N50 Ramspol-Ens (kosten € 26 miljoen): verbeterde verkeersafwikkeling weggebruikers en scheepvaart door verhoogde brug Ramspol (13 meter) en verbreding naar 2x2 rijstroken;
- Openbaar vervoer (kosten € 300 miljoen): beter vervoerproduct door uitvoering van de volgende maatregelen: partiele uitbreiding spoor Leeuwarden – Groningen (ca. 120 mln.), stations Assen / Werpsterhoek en spoor voor nieuwe stations (ca. 43 mln.), Kolibri trein Groningen-Nieuweschans/Veendam (ca. 32 mln.) en opwaardering stations, perronhoogtes etc. (ca. 11 mln.), Kolibri regionale Q-Liners (ca. 21 mln.) en Kolibri overige maatregelen, waaronder bijv. toegankelijkheid perrons (ca. 70 mln.).

5.3. *Regionaal Mobiliteitsfonds*

Voor (toekomstige) decentrale projecten wordt een programmatische aanpak gekozen. Er wordt een Regionaal Mobiliteitsfonds opgericht. Het fonds is beschikbaar voor projecten, die in principe kunnen worden gerealiseerd vóór 2020. Indien deze termijn te kort blijkt kunnen ook projecten worden opgenomen, waarvan de realisatie start voor 2020 en de bouwtijd doorloopt tot na 2020.

De inzet van middelen uit het mobiliteitsfonds is een decentrale verantwoordelijkheid. Op het moment dat de regio besluit tot inzet van regionale middelen uit dit fonds voor een infrastructuurproject (weg of OV), levert ook het rijk een bijdrage aan het project.

5.4 *Regie*

Voor projecten op rijksinfrastructuur werken V&W en de betreffende regionale overheden samen voor planvorming en realisatie. Het rijk is en blijft bevoegd gezag voor deze projecten, waarbij in goed overleg tussen rijk en regio de concrete invulling van deze bevoegdheid per project wordt uitgewerkt. Het is in het belang van alle betrokken partijen (rijk en regio) dat projecten zo effectief en efficiënt mogelijk worden uitgevoerd. Een onderdeel hiervan is dat in alle projectfasen (planvorming, voorbereiding, realisatie en beheer en onderhoud) de optimale vorm van samenwerking tussen partijen wordt gekozen. Daarbij wordt onder andere gekeken naar de mogelijkheid voor regionale overheden om de kosten van projecten te beheersen en naar locatie en projectspecifieke omstandigheden, zoals bijvoorbeeld integrale gebiedsontwikkeling (combineren van planvorming, planprocedures, besluitvorming) en realisatie van werken.

Tijdens de planvorming zal tussen rijk en regio worden bepaald welk financieel – en marktarrangement het beste is toegesneden op het desbetreffende project: o.a. werk met werk maken, eventuele koppeling met gebiedsontwikkeling, innovatieve aanbesteding / geïntegreerde contracten, fasering in aanbesteding, inschakeling van regionale private partijen, mogelijkheden om in aanmerking te komen voor aanvullende fondsen (zoals Europese subsidie) op regionale titel. Voor projecten op rijksinfrastructuur en integrale projecten, waarvan rijksinfrastructuur de grootste component is, vervult V&W de rol van aanbestedende dienst voor de rijksinfrastructuur. Voor integrale projecten waar dit niet het geval is, zal over de invulling van de rol van aanbestedende dienst voor de rijksinfrastructuur overleg worden gevoerd. Bij gebiedsontwikkelingsprojecten, waarvan rijksinfrastructuur een beperkt onderdeel uitmaakt, kan bijvoorbeeld de overall regie bij de decentrale overheden liggen en de rijksinfrastructuur als deelproject onder verantwoordelijkheid van V&W worden gerealiseerd, dan wel als onderdeel van het totaal op de markt gebracht.

Voor het verder vormgeven van de regie per project gelden de volgende uitgangspunten:

- De financiële regie over de aanwending van het regionaal mobiliteitsfonds ligt bij de regio. De regio bepaalt welke projecten met het fonds worden gerealiseerd. Dit kunnen ook projecten op rijksinfrastructuur zijn.
- De realisatieverantwoordelijkheid en -opdrachtgeverschap voor rijksinfrastructuur liggen bij V&W. Dit wordt vormgegeven in een gezamenlijke projectorganisatie, waarbij de opzet en samenstelling wordt afgestemd op de projectfase en de projectspecifieke situatie en zo goed mogelijk gebruik wordt gemaakt van de deskundigheden, competenties en verantwoordelijkheden van samenwerkende partijen.
- De projectspecifieke uitwerking van de rolverdeling tussen rijk en regio heeft géén consequenties voor de financiële bijdrage van rijk en regio aan het Regiospecifiek Pakket en het tempo van uitvoering van projecten.
- Voor elk rijksinfrastructuurproject wordt naast de minister van V&W vanuit de regio een bestuurlijk trekker aangewezen.

6. Financiële kaders

6.1. Budget

De verhouding rijksbijdrage : regionale bijdrage bedraagt over het gehele RSP 73% (rijk) : 27% (regio). Deze verhouding is gebaseerd op de oorspronkelijke rijks- en regionale bijdragen voor de Zuiderzeelijn van € 2,73 miljard (rijk) en € 1,02 miljard (regio). De verhouding geldt ook na eventuele toekomstige wijzigingen in de samenstelling van het RSP.

De rijksbijdrage aan het RSP bedraagt € 1.800 miljoen. De bijdrage van de regio aan het RSP bedraagt € 670 miljoen. De regio is verantwoordelijk om voor het ruimtelijk-economisch programma (REP) een aanvullende bijdrage van kennisinstellingen en marktpartijen te verkrijgen (ieder € 100 miljoen), in te zetten voor zowel het rijks- als het regionale deel van het REP. Het totale RSP-budget bedraagt daarmee € 2.670 miljoen.

6.2. Verdeling budget over deelprogramma's

Het budget wordt als volgt verdeeld over de verschillende programmaonderdelen:

- Voor het REP een rijksbijdrage van € 300 miljoen en een regionale bijdrage van € 100 miljoen. Voor het rijksdeel van het REP, onder regie van het Ministerie van EZ, wordt € 150 van de rijksbijdrage ingezet. Voor het regionaal deel van het REP, onder regie van de regio, wordt € 250 miljoen ingezet (€ 150 miljoen rijk + € 100 miljoen regio).
- Het budget voor Bereikbaarheid bedraagt € 2.070 mln. (rijk € 1.500 miljoen + regio € 570 miljoen). Binnen het pakket Bereikbaarheid geldt de volgende onderverdeling:
 - o Concrete Projecten € 1.100 mln. (rijk € 1.000 miljoen + regio € 100 miljoen)¹
 - o Regionaal Mobiliteitsfonds € 970 mln. (rijk € 500 miljoen + regio € 470 miljoen).

De budgettaire verdeling tussen REP, concrete projecten en regionaal mobiliteitsfonds kan in onderling bestuurlijk overleg tussen rijk en regio worden gewijzigd.

6.3. Flevoland: Noordoostpolder

Van de rijksbijdrage aan het RSP-budget wordt voor de ontwikkeling van de Noordoostpolder een bedrag van € 50 miljoen beschikbaar gesteld aan de provincie Flevoland. Deze middelen komen voor € 26 miljoen uit de rijksbijdrage aan de concrete projecten voor het project N50 Ramspol-Ens en worden voor € 24 miljoen geboekt op de rijksbijdrage aan het regionale deel van het ruimtelijk-economische programma REP. Het laatstgenoemde bedrag wordt door Flevoland besteed aan de verbreding van de N50 en REP-programmalijnen, met toepassing van de in dit convenant geldende afspraken.

6.4 Financiële spelregels

- i. De bijdragen zijn kasbedragen, prijspeil 2007 en all in (inclusief BTW, Voorbereiding en Toezicht, Onvoorzien en Risico's). De rijksbijdrage wordt op de VenW-begroting jaarlijks geïndexeerd met het toegekende percentage van het indexcijfer bruto overheidsinvesteringen (IBOI).
- ii. De regionale bijdrage aan het onderdeel concrete projecten wordt ingezet voor decentrale infrastructuurprojecten, die hiervan onderdeel uitmaken.
- iii. Uit het mobiliteitsfonds wordt een bijdrage van € 100 miljoen (prijspeil 2007) geleverd aan de concrete bereikbaarheidsprojecten. Deze bijdrage vervalt, indien na realisatie van de concrete bereikbaarheidsprojecten is gebleken dat deze bijdrage niet nodig is.

¹ De kosten van de concrete projecten zijn momenteel geraamd op € 1.200 mln.; er zal gestuurd worden op een taakstellend budget van € 1.100 mln. Binnen het mobiliteitsfonds zal € 100 mln. worden gereserveerd als bijdrage aan de concrete projecten.

- iv. Voor de regionale bijdrage aan de bereikbaarheidsprojecten en het regionaal mobiliteitsfonds kan geen gebruik worden gemaakt van door de rijksoverheid op andere titel(s) verstrekte budgetten. De rijksbijdrage is niet beschikbaar als cofinanciering voor projecten buiten het RSP. Eventuele toekomstige scope-uitbreidingen en nieuwe onderdelen van lopende bereikbaarheidsprojecten kunnen uit het RSP worden gefinancierd.
- v. Het programmabudget RSP kan worden verhoogd door bijdragen van derden (bijvoorbeeld Europese Unie en private financiering). Deze bijdragen worden niet aangemerkt als regionale of als rijksbijdrage. Eventueel kan gezamenlijk worden besloten een bijdrage van derden te gebruiken om de algehele overheidsbijdrage te verlagen. De verhouding tussen rijks- en regiobijdrage zal echter ongewijzigd blijven.
- vi. Kostenstijgingen als gevolg van bijvoorbeeld onvoorziene gebeurtenissen en wijziging van de scope van projecten worden binnen het RSP-budget opgevangen. Dit kan betekenen dat projecten moeten worden versoberd (aanpassing uitvoering, scope en/of functionaliteit) dan wel gefaseerd moeten worden gerealiseerd. Indien de aanpassingen niet tot de noodzakelijke budgettaire ruimte leiden, kunnen projecten ook komen te vervallen. Wanneer projecten onverhoopt komen te vervallen blijft het budget gereserveerd voor het RSP. Vrijvallende middelen kunnen in overleg tussen rijk en regio voor andere projecten binnen de scope van het RSP worden aangewend.
- vii. Indien een regionale partij van oordeel is dat de waarde van de door haar gehouden aandelen in het kapitaal van de N.V. NUON en/of N.V. Essent dusdanig is, dat het voor haar redelijkerwijs niet mogelijk is haar bijdrage aan het RSP te voldoen treden Rijk en regio met elkaar in overleg over de gevolgen voor de uitvoering van het RSP. De rijksbijdrage aan het RSP wordt in geen geval verhoogd.
- viii. De regio blijft naast de rijksbijdrage voor het RSP aanspraak maken op financiering van projecten vanuit bestaand rijksbeleid (bijv. FES, MIRT). Daarop zijn de betreffende landelijke doelstellingen, criteria en procedures van toepassing. In voorkomende gevallen zal bij de beoordeling van deze aanspraak de resterende budgetruimte binnen het RSP in de beschouwing worden betrokken. Dit ter voorkoming van onderuitputting van het RSP-budget.

De spreiding van de overheidsbijdragen over de jaren is – ook bij eventuele toekomstige wijzigingen in de samenstelling van het RSP, als volgt.

Regiospecifiek Pakket	Rijk	Regio	Koste	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<i>ruimelijk economisch programma</i>	300	100			10	10	10	30	30	30	30	30	30	30	30	30
<i>concrete bereikbaarheidsprojecten</i>	1000	200	1200		15	53	38	84	79	109	106	149	114	94	94	66
<i>regionaal mobiliteitsfonds</i>	500	370		0	20	30	0	50	50	50	50	50	50	50	50	50
Totaal RSP uit ZZL budget	1800	670		0	45	93	48	164	159	189	186	229	194	174	174	146
Totaal uit MIRT A7	200										0	50	50	50	50	0
Extra Spoor vanuit LMCA Motie 12-12-07	160							0	10	25	50	50	25	0	0	0
TOTALE RIJKSBIJDRAGE NOOR NEDERLAND	2160	670		0	45	93	48	164	159	199	211	329	294	249	224	146

6.5. Overige rijksbijdragen bereikbaarheid

Het rijk stelt in samenhang met de doelstellingen en middelen van het RSP-ZZL de volgende aanvullende middelen beschikbaar.

MIRT

In het kader van het MIRT wordt voor het project A7-Zuidelijke Ringweg Groningen, 2^o fase € 200 miljoen beschikbaar gesteld.

LMCA-Spoor

In het kader van het landelijke project Landelijke Markt en Capaciteitsanalyse Spoor (LMCA-Spoor) wordt conform motie Koopmans (Kamerstuk nr 2007-2008, 27658, nr. 41, Tweede Kamer) € 160 miljoen beschikbaar gesteld voor maatregelen op het noordelijke kernnet spoor. Binnen de

doelstellingen van het LMCA-Spoor worden de volgende maatregelen voorgesteld: uitbouw capaciteit kernnet spoor traject Zwolle-Herfte, boogverruiming spoor Hoogeveen, overwegveiligheid op Zwolle-Groningen en Zwolle-Leeuwarden met oog op frequentieverhoging, alsmede capaciteitsaanpassing bij Groningen Europapark. De besluitvorming over dit budget is voorbehouden aan de minister van V&W.

Project reistijdverbetering

In het kader van het landelijke project Reistijdversnelling worden middelen beschikbaar gesteld voor het project Wachtspoor goederenvervoer Beilen.

7. Organisatie en sturingsfilosofie

Voor de aansturing en uitvoering van het RSP gelden de volgende afspraken.

7.1. Periodiek bestuurlijk voortgangsoverleg

Realisatie van het RSP-ZZL is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van het rijk en de regio. Over de voortgang van het RSP, behoefte aan bijsturing op doelen,erschikking middelen, (her)prioritering projecten, enz. vindt jaarlijks bestuurlijk overleg plaats tussen:

- rijk: de ministers van Economisch Zaken, VROM en Verkeer en Waterstaat;
- regio: het dagelijks bestuur van het SNN.

Het voortgangsoverleg RSP-ZZL wordt zo mogelijk geïntegreerd met de periodieke bestuurlijke overleggen over de voortgang van de programma's PiD/Koers Noord en OP-EFRO en het overleg over de SamenwerkingsAgenda Noord-Nederland (SANN) op het terrein van bereikbaarheid en mobiliteit (MIRT). Het voortgangsoverleg met Flevoland wordt ingepast in regulier MIRT overleg.

Over het voortgangsoverleg wordt jaarlijks een gezamenlijk, integraal verslag opgesteld. De minister van Verkeer en Waterstaat en het dagelijks bestuur van het SNN zenden het verslag ter kennisneming aan de Tweede Kamer, respectievelijk de provinciale besturen van Groningen, Fryslân en Drenthe.

7.2. Ambtelijke organisatie

Het proces wordt aangestuurd door een op hoog ambtelijk niveau bezette stuurgroep. Het werkproces wordt begeleid door een ambtelijke projectgroep rijk - regio. De projectgroep voert een keer per kwartaal overleg met oog op de voortgang en de RSP-brede projectbeheersing. De projectgroep bereidt ook de vergaderingen van de stuurgroep en het periodiek bestuurlijk overleg voor.

8. Besluitvorming

Het convenant RSP-ZZL geldt onder het voorbehoud van formele instemming door de Staten van Groningen, Fryslân, Drenthe en Flevoland. Voorafgaande aan de besluitvorming door de Staten wordt het convenant afgestemd met de belanghebbende gemeenten. De resultaten van de afstemming worden betrokken bij de besluitvorming door de staten.

Den Haag, ... april 2008
 Namens het rijk,
 de minister van Verkeer en Waterstaat,

Groningen, ... april 2008
 Namens de regio 2),
 de voorzitter van de stuurgroep Zuiderzeelijn,

(Camiel Eurlings)

(Max van den Berg)

- 2) *Regio: In het kader van dit convenant vertegenwoordigt de voorzitter van de stuurgroep Zuiderzeelijn mede de aan de stuurgroep deelnemende decentrale overheden: provincies Groningen, Fryslân, Drenthe en Flevoland en gemeenten Groningen, Smallingerland, Heerenveen, Leeuwarden, Noordoostpolder, Lelystad en Almere.*

Groningen, 18 maart 2008

Principe-akkoord over regiospecifiek pakket Zuiderzeelijn

Meer geld voor werk en bereikbaarheid regio

Namens de stuurgroep Zuiderzeelijn heeft de voorzitter, Max van den Berg, met minister Eurlings een principe-akkoord bereikt over het Regiospecifiek pakket als compensatie voor het afblazen van de aanleg van de Zuiderzeelijn. De afgelopen weken is met het Rijk gesproken over de samenstelling van en de spelregels voor het Regiospecifiek pakket, dat bestaat uit drie onderdelen: een regionaal bereikbaarheidspakket, een ruimtelijk-economisch programma en een regionaal mobiliteitsfonds. Hiervoor komt € 2,83 miljard beschikbaar, waarvan € 2,16 miljard rijksbijdrage is (inclusief 160 miljoen motie Koopmans) en € 0,67 miljard de bijdrage uit de regio.

De onderhandelingen met het rijk hadden de inzet onze ambities met de projectenlijst in het regionaal mobiliteitsfonds in stand te houden. Al hadden we toch liever gezien dat de Zuiderzeelijn werd aangelegd, met dit akkoord is een substantieel bedrag binnen gehaald om een belangrijke impuls te geven aan de bereikbaarheid van en in de regio te verbeteren en economische projecten te realiseren. De projecten in de drie pakketten zijn gericht op structuurversterking, meer werk en banen en verbeteren van de bereikbaarheid via openbaar vervoer en weg.

Regionaal bereikbaarheidspakket

Het bereikbaarheidspakket bestaat uit aantal concrete projecten waarvan rijk en regio gezamenlijk hebben vastgesteld, dat deze op goede wijze aansluiten bij de beoogde doelen. Voor dit pakket is ca. € 1,1 miljard beschikbaar.

Ter verbetering van de bereikbaarheid zijn de volgende openbaar vervoerprojecten aangewezen:

- spoor Zwolle-Herfte;
- spoor boog Hoogeveen;
- spoor Leeuwarden-Groningen;
- spoor Zwolle-Groningen (overwegveiligheid + Europapark);
- spoor Zwolle-Leeuwarden (overwegveiligheid);
- stations Assen-Zuid/Leeuwarden-Werpsterhoek;
- kolibri trein Groningen/Veendam; opwaardering stations; kolibri regionale Q-liners en overige maatregelen waaronder toegankelijkheid perrons.

Op het gebied van weg-infrastructuur zijn de volgende projecten in beeld:

- bereikbaarheid Leeuwarden;
- bereikbaarheid gebiedsontwikkeling Assen FlorijnAs;
- A7: zuidelijke ringweg Groningen;
- N50 Ramspol-Ens.

pe r s b e r i c h t

Regionaal mobiliteitsfonds

Het fonds van ca. € 990 miljoen is beschikbaar voor projecten, die in principe kunnen worden gerealiseerd voor 2020. De inzet van middelen uit het mobiliteitsfonds is een decentrale verantwoordelijkheid.

Voor het verbeteren van het openbaar vervoer zijn de volgende projecten in beeld:

- aanleg spoorlijn Heerenveen – Drachten - Groningen;
- Kolibri 2^e fase (2e tramlijn uit het Regiotram concept);
- Veenkoloniën: spoorlijn Veendam-Stadskanaal;
- verbetering spoorlijn Emmen - Coevorden - Zwolle.

Ter verbetering van de weg-infrastructuur heeft de regio de volgende projecten opgevoerd:

- bereikbaarheid gebiedsontwikkelingen: Emmen-centrum, Centrale Zone Groningen, Noordoost Fryslân/centrale as en Heerenveen;
- bereikbaarheid Lauwersmeergebied;
- A7 knooppunt Joure;
- N31 traverse Harlingen.

Ruimtelijk-economisch pakket

In het ruimtelijk-economisch programma is ruimte voor projecten gericht op economische ontwikkeling en het creëren van banen. Dit pakket bestaat uit 12 programmalijnen: Energie, Watertechnologie, Sensortechnologie, Lifesciences, Agribusiness, Chemie, Toerisme, Metaal en scheepsbouw, Algemeen MKB-beleid, Arbeidspotentieel, Vestigingslocaties en Woon- en leefklimaat. Het REP-budget is € 600 miljoen bestaande uit de volgende bijdragen: rijk € 300 miljoen, kennisinstellingen/markt € 200 miljoen en decentrale overheden € 100 miljoen. Hierbij ligt de besluitvorming $\frac{1}{3}$ gedeeld met ministerie van Economische Zaken en voor $\frac{2}{3}$ in de regio. Er wordt ruimte geboden om projecten met uitstraling snel uit te voeren.

Afronding

Het principeakkoord wordt ter goedkeuring voorgelegd aan de staten van de vier provincies. Gevraagd wordt het akkoord te onderschrijven inclusief de bijbehorende regionale cofinanciering. Tegelijkertijd wordt per provincie met alle belanghebbende gemeenten overleg gevoerd over het principe-akkoord. De resultaten van deze afstemming worden betrokken bij de besluitvorming van de staten. De besluitvorming door de raden is in een latere fase voorzien bij de definitieve vaststelling van de uitvoeringsplannen en de beschikbaarstelling van de regiobijdrage per project.

=====

Voor de pers: voor meer informatie over dit persbericht kunt u terecht bij mw. A. Havinga, woordvoering regionale projectorganisatie Zuiderzeelijn.
Tel. 06 - 15068112.