

### Verslag van de gezamenlijke vergadering van de commissies Bestuur en Werk van 17 juni 2004

Aanwezig zijn:

Mevrouw A.E. Blik-de Jong (voorzitter), de heren B.A. van den Berg (PvdA), C.J.M. Goossens en E.W. Gumbs en mevrouw M. Ruhe (PvdA) en de heren A. van Amerongen (VVD), W. Keur (VVD), J. Kramer (VVD), J.M. Lenards (VVD), W.E. van der Meulen (VVD) en A.H.R. Leijten (CDA), R. Spriensma (CDA), J. van Wieren (CDA), M. van Daalen (ChristenUnie), J.E. Geersing (ChristenUnie), J.N. de la Mar (GroenLinks) en E. Schaap (GroenLinks) en mevrouw M.P.M.M. van der Wee (GroenLinks) en de heren J.I. Crebas (D66), H. Nijenhuis (D66), N. Demirbilek (SP), P.H. Walraven (SP), J. Jongsma (LPF), M. Bogerd (SGP) en J.N. Simonse (SGP) en de dames A. Doesburg (commissiegriffier) en K.E. Kloetstra (griffie medewerker)

Ook aanwezig zijn:

Leden van Gedeputeerde Staten: de heren A.L. Greiner, M.J.E.M. Jager en W.G. de Raad

Afwezig zijn:

dames M.H. Koster (PvdA) en I. Maters-Meuleman (CDA) en de heren W.R. Ruifrok (PvdA), C.A.A.A. Maenhout (VVD), R.T. Oost (CDA), P.C. Hildering (ChristenUnie) en L.H.M. Lammers (LPF)

1. Opening

De voorzitter opent de vergadering en heet iedereen welkom.

2. Mededelingen voorzitter/statengriffie

- Bericht van verhindering ontvangen van de dames M.H. Koster (PvdA) en I. Maters-Meuleman (CDA) en de heren W.R. Ruifrok (PvdA), C.A.A.A. Maenhout (VVD), R.T. Oost (CDA), P.C. Hildering (ChristenUnie) en L.H.M. Lammers (LPF).
- Door GS wordt voorgesteld een presentatie te houden over de Zuiderzeelijn tussen 17 juni en 8 juli aanstaande. De commissie kan hiermee instemmen en wacht de uitnodiging van GS af.

De mededelingen worden voor kennisgeving aangenomen.

3. Statenvoorstel

1. Zuiderzeelijn

De voorzitter meldt dat dit een reguliere commissievergadering betreft van twee commissies en dat behandeling plaatsvindt ter voorbereiding op de PS-vergadering van 8 juli aanstaande.

VVD stelt de positie van Almere aan de orde. In december 2002 heeft de gemeente Almere een zeker voorbehoud gemaakt voor zover het IOP onvoldoende onderdeel uitmaakte van de bestuursovereenkomst. Nu worden weer soortgelijke signalen opgevangen. De fractie vraagt in hoeverre de houding van de gemeente Almere het traject kan verstoren.

SGP vindt twee dingen belangrijk. Ten eerste: Almere met de aanvulling ten aanzien van de uitvoeringsaspecten Nota Ruimte. En ten tweede: de financiële inbreng van Noord-Holland. De fractie vraagt meer informatie hierover. De overeenkomst nalezend bespeurt de fractie twee varianten, namelijk de magneetzweefbaanvariant en de HSL-variant. Door een aantal raden is een duidelijke voorkeur uitgesproken voor een bepaalde variant. De fractie vraagt zich af of dit inhoudt, dat daar waar de overeenkomst spreekt over een magneetzweefbaan en een HSL er nog een keuze mogelijk is (ook in financieel opzicht) en welke ruimte over blijft voor de varianten.

PvdA merkt op, dat dit ontwerp gevoelig ligt in de fractie. De voorliggende conceptovereenkomst ligt in de lijn met eerder genomen besluitvorming en getuigt van consistent bestuur. De fractie kan op basis hiervan instemmen met het voorstel en zal in een later stadium een en ander nog eens kritisch bekijken. De fractie heeft nog een aantal vragen over de (financiële) bijdrage van de provincie Noord-Holland en de gemeente Amsterdam en de positie van de gemeente Almere. De fractie is van mening, dat op dit moment geen extra geld in het project gestoken kan worden en het geen nu voor legt het maximum is dat de provincie Flevoland kan bijgedragen. Zij informeert naar aanleiding van de discussie in de landelijk pers over de nota's van het Centraal Planbureau of een inschatting gemaakt kan worden dat de rijksoverheid op dit moment nog achter dit voorstel staat.

CDA sluit zich aan bij de PvdA met betrekking tot de overwegingen aangaande de inhoudelijke behandeling van de bestuursovereenkomst. Naar de opvatting van de fractie wordt de positie van de gemeente Almere in de nieuwe bestuursovereenkomst alleen maar groter en sterker. Voor de gemeente Almere zou dit nu meer aanleiding moeten zijn om hun toezegging gestand te doen en de fractie informeert naar het standpunt van GS hierover. De fractie heeft altijd gepleit voor een IJmeerverbinding en zij heeft nog een aantal vragen over de financiën met betrekking tot het deel IJmeerlijn. Er zou niet alleen naar de baatnemers gekeken moeten worden, maar ook naar het Rijk. Wanneer deze lijn opgenomen wordt in het tracé kan het als extra verantwoordelijkheid van het Rijk gezien worden en is dat ook voor de Noord-Hollandse partijen een reden om een bijdrage te leveren. Het bevreemdt de fractie dat over de (financiële) bijdrage van Noord-Holland nog geen duidelijkheid is. De fractie is verheugd, dat het Kabinet nog steeds aankoerst op de implementatie van een Zuiderzeelijn. Dat is voor de fractie alleen goed nieuws, wanneer de uitvoering als magneetzweefbaan wordt gedaan en is eventueel de mogelijkheid van een intercity bespreekbaar. In de stukken wordt gesproken over de waarde van de aandelen Essent en Nuon als escapegedachte voor de provincies Friesland en Groningen en dat bevreedt de fractie. Flevoland levert ten slotte ook een substantiële bijdrage en betaalt dat dan ook uit eigen middelen. De fractie vraagt wat de totale bijdrage aan investeringsfinanciering is en zij vraagt zich af of met de genoemde bijdrage van de overheden het realistisch is te denken, dat de Zuiderzeelijn wordt aangelegd. Zij is blij met de afspraken over de grondtransacties, daar waar het om grond van Domeinen gaat. De fractie vraagt zich af hoe het met de posities van de gemeenten is. Zij gaat er vanuit dat de meeropbrengst van verkopen van locaties nabij stations bij de gemeenten blijft en vraagt GS hierop nader in te gaan. De fractie steekt positief in en zal de overalgedachte naar voren brengen bij de behandeling in PS.

D66 sluit zich aan bij de PvdA ten aanzien van de bestuursovereenkomst als ook de kritische opmerkingen over de uitkomsten van het Centraal Planbureau. Het imago van de Zuiderzeelijn gaat door de verschillende berichten achteruit en volgens de kranten wordt afgekoerst op een dure openbare vervoerlijn, terwijl in de regio bekniibeld moet worden op die openbaarvervoerlijnen. De fractie zal hier kritisch naar blijven kijken. De fractie is bezorgd over het achterblijven van de communicatie van de Stuurgroep Zuiderzeelijn.

SP merkt op het voortraject niet meegemaakt te hebben, maar dat de fractie is gematigd positief over de bestuursovereenkomst in het algemeen en mede met het oog op de 'go or no-go' momenten. De fractie gaat wel akkoord met de Zuiderzeelijn, maar niet in de vorm van een magneetzweefbaan en de mogelijkheid van een intercity is voor de fractie bespreekbaar. Met de IJmeerverbinding gaat de fractie alleen akkoord als deze onder het IJmeer doorgaat. De fractie vraagt waarom gepleit wordt het voorlopig handhaven van de regionale reservering van het extra budget op onvoorzien te zetten. Zij vraagt ook op welke manier het ongedekte bedrag van 3,6 miljoen Euro (provincie en gemeenten) ingevuld gaat worden.

LPF licht het standpunt van de fractie van de Tweede Kamer toe. Als afdeling Flevoland is de fractie voor de aanleg van de Zuiderzeelijn en zij vat het als haar taak op de fractie van de Tweede Kamer hierover in te lichten.

GroenLinks is nog niet helemaal duidelijk wat nu wordt besloten. De vraag is dan ook welk bedrag nu is gereserveerd en welke partijen wat bijdragen. Het tempo waarin een beslissing in de regio moet plaatsvinden over het wel of niet doorgaan van de Zuiderzeelijn, op welke wijze en met welke financiële risico's bevreedt de fractie. Er ligt nu een financieel stuk, waarin partijen dekking geven en geprobeerd wordt de risico's te beheersen. Voor de fractie roept dit vraagtekens op (artikel 14.4 en 5.). Bij de fractie leeft de angst dat gekoerst wordt op een onbetaalbaar duur project, waar geen mogelijkheid meer is een en ander terug te draaien. Naar de mening van de fractie is in de afgelopen twee jaar niets gedaan om de risico's te beheersen. Wel vindt de fractie het gunstig, dat het Rijk een maximale bijdrage levert en de fractie hoopt, dat het Rijk de meerderheid in PS zal blokkeren met haar negatieve beslissing over de Zuiderzeelijn. Door het Rijk wordt ten slotte ook geen geld gereserveerd voor de IJmeerverbinding. De fractie is wel voor een IJmeerverbinding en vindt dat Almere een goede openbaarvervoersverbinding moet hebben met het vaste land. Pagina 16 geeft gebakken lucht aan (mooi, maar wel duur) en de fractie refereert aan de (financiële) gevolgen van de Betuwelijn. De fractie haalt artikel 14.2. aan, dat getracht zal worden de risico's bij de opdrachtgever neer te leggen, terwijl met name in artikel 14.5 gesteld wordt dat als zich onvoorziene risico's voordoen, dit opgevangen kan worden of opnieuw ter discussie gesteld kan worden. Naar de mening van de fractie ademt het stuk de geest uit van verhoging van het budget.

ChristenUnie verwijst naar de verschillende opmerkingen van de andere fracties. Het is bekend, dat de fractie zich altijd afstandelijk heeft opgesteld ten aanzien van de modaliteit magneetzwefbaan. Naar het idee van de fractie zijn er zoveel escapes mogelijk, waardoor de kosten voor de gemeenschap omhoog gaan, zodat de fractie geen voorstander kan zijn van deze bestuursovereenkomst. Destijds heeft de fractie zich achter het voorstel geschaard, omdat toen gezegd werd dat de prijsvraag alle modaliteiten zou omvatten en over de magneetzwefbaan hoefde nog geen besluit genomen te worden. Zou de keuze van een magneetzwefbaan nu aan de orde zijn, dan zou de fractie hier tegen zijn en de magneetzwefbaan een onverstandige keuze vinden. Destijds heeft zij ook ingestemd met provinciale bijdrage voor de Zuiderzeelijn om een eenheid tussen de verschillende provincies te krijgen. De fractie ziet een eerlijke uitkomst van de prijsvraag tegemoet en betreurt de lange tijd voordat de prijsvraag is uitgeschreven. Wat de fractie betreft zou die uitkomst zo kunnen zijn, dat het beter zou zijn met conventionele technieken de Zuiderzeelijn te realiseren.

VVD heeft nog een aantal aanvullende vragen. Eerst verwoordt de fractie haar standpunt, dat de investering voor een Zuiderzeelijn met provinciale middelen alleen geldt voor de magneetzwefbaan en dat een andere modaliteit rijksbeleid is. De fractie informeert naar de stand van zaken over de bijdrage van NV Luchthaven Schiphol en de laatste informatie over de opmerking van de minister over het aanleggen van de IJmeerlijn over het huidige traject met een tunnel (vogelrichtlijnen), waardoor het project IJmeerlijn te duur zou worden.

Gedeputeerde De Raad herhaalt dat het een groot dossier behelst met een lange geschiedenis en looptijd met de besluitvorming in 2002. De in 2002 gemaakte afspraken staan nog steeds. De Nota Ruimte is in deze overeenkomst verwoord en de positie van de gemeente Almere is nadrukkelijker in beeld gebracht en hieraan gekoppeld. De gemeente Almere wil alleen het bedrag beschikbaar stellen voor de Zuiderzeelijn (voor zowel de magneetzwefbaan als de HSL) als deze over de IJmeerverbinding gaat. De koppeling is gelegd door eerst het besluit IOP (2006) te nemen en daarna de beslissing over de Zuiderzeelijn. Tussen de ministers Zalm en Dekker zijn afspraken gemaakt, waarin Domeinen aan geven dat de meerwaarde van de verkoop van locaties terug moet in de bijdrage naar de gemeente. Een brief hierover wordt binnenkort verwacht. Onduidelijk is nog wat er gebeurd bij en in de stations en dit zal nog verder uitgewerkt moeten worden. Wanneer het bijvoorbeeld winkels betreft op het station zal de exploitatie waarschijnlijk afgeroomd worden naar het magneetzwefbaanconsortium, terwijl als het gaat om bedrijventerreinen, kantoorlocaties en woningbouw erom heen de opbrengst waarschijnlijk voor de gemeenten zijn. In de nieuwe voorliggende overeenkomst ligt de reservering van het risico niet meer bij de overheden. De provincie Flevoland betaalt alleen voor de aanleg van een magneetzwefbaan. Gevraagd wordt het bedrag wat vrij gevallen is door het verleggen van het risico extra te reserveren, mede met het oog op het nog in te vullen gat van 3,6 miljoen Euro. Die 3,6 miljoen Euro is ontstaan uit een onderhandeling/overeenkomst tussen de voorzitter van de Stuurgroep de heer Alders en de toenmalige minister Netelenbos. Tegen de 1,13 miljard heeft de provincie nooit 'ja' gezegd en GS vinden dit een zaak voor de Noord-Hollandse partijen. Over de bijdrage van NV Schiphol is nog geen duidelijkheid. Op dit moment zijn twee wegen mogelijk: meebetalen aan het consortium (als partner) of de provincie Noord-Holland/gemeente Haarlemmermeer zegt tegen Schiphol ook bij te dragen. Wat in ieder geval uit de het Noord-Hollandse partijen moet komen is het tekort, het verschil tussen de 1,13 miljard en de 1,02 miljard. Het nieuwe is, dat het risico er uit gehaald is en dat voor het overgebleven bedrag aangelegd moet worden. Het go/no-go moment bij het programma van eisen is daarom een belangrijk moment. De inschrijving is gericht op de magneetzwefbaan en de HSL. Het Centraal Planbureau rapport is niet nieuw (2001) en voor het Kabinet was het geen reden een en ander anders in te schatten dan het besluit tot nu. De minister heeft een brief gestuurd aan de Tweede Kamer met een bijlage (8), waarin over de IJmeerverbinding iets wordt geschreven. Er wordt niets geschreven over een tunnel, maar over een hoge brug, die moet voldoen aan de vogelrichtlijnen. De Noord-Hollandse partijen zijn nu aanzet en in artikel 12 enz. IJmeerverbinding staat vertaald dat het Rijk een van de baathebbers is en zal moeten meebetalen aan een IJmeerverbinding.

Conclusie: De commissie stemt in met de extra te plannen bijeenkomst/vergadering van de gezamenlijke commissies en de voorgestelde presentatie (avond). GS zullen zorg dragen voor goede informatie en de openstaande vragen dan beantwoorden. De commissie wordt gevraagd vooraf aan de ambtelijke organisatie (heer V.d. Werf, projectleider Zuiderzeelijn) technische vragen te stellen.

#### 4. Sluiting

De voorzitter sluit de vergadering om 16.25 uur en dankt de aanwezigen voor hun komst.

