

Commissie * d.d.
19 juni 2002
Planning Statenvergadering d.d.
26 juni 2002

Aan:
Provinciale Staten

Onderwerp:
Bestuursovereenkomst Zuiderzeelijn

1. Wij stellen u voor:
In te stemmen met een provinciale bijdrage van € 31,765 mln. (netto contant 2010, prijspeil 2002) voor de realisering van de Zuiderzeelijn als MZB/MZM en tevens een risicoreservering te doen van € 1,588 mln. (netto contant 2010, prijspeil 2002)
In te stemmen met de ondertekening van de Bestuursovereenkomst Zuiderzeelijn door de Commissaris van de Koningin, de heer mr. M.J.E.M. Jager.

2. Toelichting:

Aanleiding

Het kabinetsbesluit van 21 december 2001

Op 21 december 2001 heeft het kabinet, op basis van een tweetal verkenningen, een besluit genomen over een snelle verbinding tussen de Randstad en het Noorden, via Flevoland. Met deze verbinding beoogt het kabinet de bereikbaarheid van het Noorden en de Randstad te verbeteren en zodoende de regionale economie van Flevoland en het Noorden te stimuleren. Tevens kan de verbinding bijdragen aan een evenwichtige ruimtelijke en sociaal-economische ontwikkeling binnen Nederland. Het kabinet komt tot de conclusie dat de aanleg van een HSL of een magneetzwefstrein (MZB) via het Zuiderzee-tracé het best beantwoordt aan de geformuleerde doelstellingen, maar dat aanleg van een intercityvariant via datzelfde tracé of de Hanzelijn-plus (via Zwolle) als terugvaloptie denkbaar blijft. In het onderstaande kader is het kabinetsbesluit in het kort weergegeven¹.

-

Samengevat heeft het kabinet het volgende besloten:

- Het kabinet besluit zich in te blijven zetten voor realisatie van een snelle verbinding tussen de Randstad en het Noorden;
- Het kabinet acht een verbinding via het Zuiderzeelijn-tracé wenselijk;
- Met name de snelste alternatieven (HSL en MZB) dragen bij aan economische ontwikkeling en maken concentratie van ruimtelijke economische effecten mogelijk;
- Er zal een geïntegreerde Tracé/MER-aanbestedingsprocedure worden gevolgd. In de aanbestedingsprocedure zijn alleen de snelste alternatieven aan de orde (HSL en MZB/MZM).
In de Tracé/MER-procedure zijn alle alternatieven aan de orde, waarbij de IC en de Hanzelijn-plus als terugvalopties gelden;
- In het Tracé/MER-aanbestedingsmodel wordt op vastgestelde momenten bezien of er voldoende basis is voor vervolg (go / no go momenten). Bij afbreken van de aanbestedingsprocedure (no go) wordt teruggevallen op de IC of Hanzelijn plus;
- De start van de aanbestedingsprocedure is voorzien rond de zomer (2002);

¹ De volledige tekst, inclusief de resultaten van de verkenningen, is u eerder toegezonden en ligt ter inzage.

Statenvergadering
26 juni 2002

Agendapunt
3

Lelystad
19 juni 2002

Registratienummer
PS02.0091

Inlichtingen
E. vd Knijf/ W. Kaljouw

Afdeling
ROV / SPV

- Alvorens tot aanbesteding over te kunnen gaan, wil het kabinet een procesovereenkomst sluiten met de regio inzake de beschikbare financiële bijdrage, de samenwerkingsvorm tussen rijk en regio en de kaders voor het programma van eisen. Deze overeenkomst zal voor de zomer definitief worden vastgesteld;
- Het kabinet beoogt een gecommiteerde betrokkenheid en verwacht een substantiële bijdrage van regionale overheden en marktpartijen;
- Het kabinet heeft maximaal €€€ 2,73 miljard beschikbaar voor de snelste varianten (HSL en MZB/MZM);
- Het kabinet rekent op een regionale bijdrage van €€ 0,45 miljard voor de HSL en €€€ 1,13 miljard voor de MZB/MZM.

-

Met het kabinetsbesluit is de besluitvorming over de aanleg van de Zuiderzeelijn in een nieuw stadium gekomen. Thans wordt van de regionale overheden een standpuntbepaling gevraagd.

In hoofdlijnen heeft het Kabinet aan de provincies en gemeenten die zich hebben verenigd in de Stuurgroep Zuiderzeelijn een drietal vragen voorgelegd:

1. Wilt u een financiële bijdrage leveren aan een als HSL of magneetweefbaan (MZB) aan te leggen Zuiderzeelijn?
2. Wilt u een rol spelen in een gecombineerd traject van aanbesteding en planologische voorbereiding waarbij de aanbesteding via een prijsvraagmodel wordt vormgegeven?
3. Bent u bereid over bovengenoemde punten een samenwerkingsovereenkomst met het rijk aan te gaan?

Intentieverklaring

Op 13 februari 2002 hebben de Minister van Verkeer en Waterstaat en de regionale Stuurgroep Zuiderzeelijn een intentieverklaring ondertekend, waarin de partijen de intentie uitspreken om met elkaar te komen tot een bestuursovereenkomst, waarin afspraken worden gemaakt over de (regionale) bijdrage, de samenwerkingsvorm, de geïntegreerde Trace/MER aanbestedingsprocedure en de kaders voor het Programma van Eisen.

Stand van zaken bestuursovereenkomst

Door vertegenwoordigers van het Kabinet en een delegatie van de regionale Stuurgroep Zuiderzeelijn zijn in de afgelopen maanden intensieve onderhandelingen gevoerd over de inhoud van de bestuursovereenkomst. Tussentijdse resultaten zijn besproken in de vergaderingen van de regionale Stuurgroep.

De onderhandelingen hebben geleid tot bijgevoegde concept-bestuursovereenkomst. Deze bestuursovereenkomst is het eindresultaat van de onderhandelaars en ligt thans voor ter beoordeling en besluitvorming van kabinet en regionale partners en dus ook voor Provinciale Staten van Flevoland. In deze overeenkomst is het financieringsvoorstel enigszins aangepast. Van de aan de regio gevraagde bijdrage van € 1,13 miljard (NCW 2010) wordt €1,02 miljard gevraagd van de partijen vertegenwoordigd in de regionale stuurgroep. Het resterende bedrag van € 0,11

miljard wordt neergelegd bij de provincie Noord-Holland en de gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer. De gevraagde regionale bijdrage voor de HSL blijft beperkt tot € 0,23 miljard (NCW 2010). Ook op een aantal andere discussiepunten hebben de onderhandelaars compromisvoorstellen neergelegd. Het gaat daarbij over:

- De risicoverdeling van kostenoverschrijding na gunning, daarvoor is een opslag van maximaal 5% afgesproken.
- Wie de gemaakte kosten betaalt bij een voortijdige beëindiging van het project. Hierover is afgesproken dat het rijk 80% van de kosten voor rekening neemt en de regio 20%.
- Afspraken over grondaankopen door Flevolandse gemeenten van Domeinen. Dit om te voorkomen dat het rijk de grondwaardestijging afroemt.
- De duur van de overeenkomst. Deze loopt tot aan de oplevering van de infrastructuur. Wanneer in de aanbesteding besloten wordt risico's aan de overheid te houden (art 14.2) die betrekking hebben op de exploitatie, wordt de overeenkomst specifiek daarvoor verlengd.
- Het risico dat ontstaat door thans niet voorziene nieuwe regelgeving. Afgesproken is dat deze voor rekening komt van de regelgever.

DE ZUIDERZEELIJN IN FLEVOLANDS PERSPECTIEF

Het beleid van de provincie Flevoland is gericht op een meerzijdige oriëntatie en ontsluiting van Flevoland. Niet alleen de aansluiting van het zuidelijk deel van de provincie op het noordelijk deel van de Randstad is van belang, ook de relatie met Noord en Oost Nederland dient verder ontwikkeld te worden. De aanleg van de Hanzelijn versterkt de oriëntatie op het oosten, met de aanleg van de ZZL wordt de oriëntatie op het noorden verder ontwikkeld. Door beide infrastructurele aansluitingen wordt de centrale ruimtelijke en economische positie van Flevoland aanmerkelijk versterkt. Bij de aanleg van de ZZL speelt bovendien dat Noordelijk Flevoland een rechtstreekse aansluiting krijgt op het nationaal openbaar vervoernet. De ontwikkelingen binnen Flevoland kunnen op een meer evenwichtige manier gespreid worden, met een gelijktijdige sterke verbetering van de verbinding tussen de Randstad en Almere.

Varianten

De vier varianten nader belicht

1. De Hanzelijn plus variant (HZL+). Deze variant bestaat uit het optimaliseren van het traject via de Flevolijn, Hanzelijn en bestaande spoorverbinding tussen Zwolle en Leeuwarden en Groningen. Deze variant is de goedkoopste oplossing. Voor Flevoland levert deze variant nauwelijks voordelen, en enkele nadelen op. De toch al beperkte capaciteit van de spoorverbindingen in Flevoland zal nog zwaarder worden belast, mede gelet op plannen voor het goederenvervoer over de Hanzelijn. Daardoor kan, ondanks het wegnemen van enkele capaciteitsknelpunten tussen Almere en Schiphol, de bediening van de stations Lelystad en Dronten in het geding komen. Ook wordt Noordelijk Flevoland niet door deze verbinding ontsloten. In de Noordelijke provincies scoort deze variant eveneens laag, vanwege de zeer beperkte regionaal economische effecten. Drachten blijft in deze variant verstoken van een spoorverbinding
2. De IC variant via het ZZL tracé Deze variant biedt als belangrijkste voordeel dat

Emmeloord een aansluiting krijgt op het spoorwegnet. Bij deze variant kunnen echter capaciteitsproblemen ontstaan op het traject Schiphol – Lelystad. Dit vraagt op termijn om extra investeringen. Voor het Noorden biedt deze lijn ten opzichte van de HZL+ variant significante voordelen in termen van reistijd en de ontsluiting van Drachten.

3. De HSL variant. Deze biedt voor Flevoland ten opzichte van de IC variant beperkte voordelen. De HSL zelf stopt binnen de provincie slechts in Almere. De stad krijgt hiermee een rechtstreekse aansluiting op het Europese HSL netwerk. Dit kan vooral in termen van imago tot belangrijke effecten leiden. Voor de andere delen van de provincie overheersen de nadelige effecten in de vorm van geluidsoverlast en extra ruimtebeslag. Wel is bij de HSL-variant rekening gehouden met de invoeging van een 'regiotrein' die zal stoppen in Lelystad en Emmeloord. De bediening van deze steden is hetzelfde als in de IC-variant. Het Ketelmeer wordt in deze variant met een tunnel gekruist. Voor het Noorden heeft de HSL een aantal voordelen. De reistijd Schiphol – Groningen neemt sterk af. Voor Drachten is er geen verschil ten opzichte van de IC variant, omdat daar de HSL niet stopt. De regionaal economische effecten van deze variant zullen zich binnen het noorden sterk concentreren rond Groningen.
4. De MZB/MZM variant. Deze variant versterkt en combineert alle eerder genoemde voordelen: een nog kortere reistijd, alle Flevolandse halteplaatsen kunnen adequaat worden bediend en de effecten worden optimaal over de (omgevingen) van de Halteplaatsen gespreid. Ook het Noorden profiteert maximaal van deze variant in termen van ruimtelijk economische effecten en spreiding daarvan langs de Noordelijke Ontwikkelingsas.

Tracé

Ten behoeve van de verkenningen I en II is in 2000 een verkennend ontwerp Zuiderzeelijn gemaakt. Op basis van dit ontwerp is een kostenraming van de Zuiderzeelijn gemaakt. Het rijk gaat van dit verkennend ontwerp uit. Bij wijzigingen in dit ontwerp wordt bezien in hoeverre deze passen binnen de budgettaire kaders die de opdrachtgevers bestemd hebben voor het project.

Het verkennend ontwerp gaat uit van de volgende tracés:

1. Hanzelijn
Volgt bestaand spoor inclusief aan te leggen Hanzelijn
2. ZZL (IC)
Volgt tot Lelystad-Noord bestaand spoor, loopt vanaf daar parallel aan de IJsselmeerdijk en later de A6 (zuidzijde) naar de Ketelbrug. In de Noordoostpolder volgt de Zuiderzeelijn het tracé van de A6 (zuidzijde en vanaf knooppunt Emmeloord de oostzijde). Ter hoogte van het knooppunt Emmeloord wordt de bundeling met de A6 enigszins verlaten, vanwege de ruimere boogstralen die nodig zijn voor het spoor.
3. HSL-variant
Volgt tot Lelystad-Noord het bestaande spoor, dat opgewaardeerd moet worden. Vanaf Lelystad-Noord wordt er zoveel mogelijk gebundeld met de A6 (zuidzijde en oostzijde). Vanwege de benodigde ruimere boogstralen voor de HSL zal deze tussen de Ketelbrug en het knooppunt Emmeloord minder strak gebundeld kunnen worden met de A6 dan de IC-variant.
4. MZB/MZM-variant
Voor deze variant moet een geheel nieuwe infrastructuur worden aangelegd. In

het verkennend ontwerp is er van uitgegaan dat de MZB/MZM Flevoland via de Hollandse Brug binnenkomt. Vanaf daar zijn er twee varianten mogelijk. Eén waarbij de MZB/MZM gebundeld wordt met de A6 en één waarmee de MZB/MZM de bestaande stations Almere Centrum en Lelystad Centrum aan doet. Deze laatste variant loopt vanaf Almere Buiten tot Lelystad Zuid wel weer parallel aan de A6 (zuidzijde). Vanaf Lelystad Noord wordt er weer gebundeld met de A6 (zuid- en oostzijde). Doordat de boogstralen van een MZB/MZM kleiner kunnen zijn dan bij de HSL is er een betere bundeling met de bestaande infrastructuur mogelijk.

In het verkennend ontwerp is niet uitgegaan van een tracé via het IJmeer. Wij hebben er op aangedrongen deze mogelijkheid niet op voorhand te schrappen. In de Bestuursovereenkomst is daarom als bepaling opgenomen dat het IJmeertracé als optie wordt meegenomen in de Prijsvraag en in de MER op hoofdlijnen. Om deze variant verder mee te nemen in de geïntegreerde procedure dienen er extra middelen beschikbaar te komen, bijvoorbeeld uit het Integraal Ontwikkelingsplan Almere

De MZB/MZM-variant heeft voor Flevoland de meeste voordelen. Deze voegt ten opzichte van een traditionele spoorverbinding zodanig veel toe in termen van bereikbaarheid, ontsluiting en ruimtelijke en regionaal-economische effecten dat wij het te rechtvaardigen vinden een deel van de extra kosten ten opzichte van de traditionele spoorverbinding ten laste van de provincie te brengen.

INHOUD VAN DE BESTUURSOVEREENKOMST

De concept bestuursovereenkomst (versie 10 juni) is bijgevoegd. Een aantal voor Flevoland relevante onderwerpen worden hieronder uitgelicht:

1. Algemeen

Uitgangspunt van de bestuursovereenkomst is dat het Project Zuiderzeelijn een gezamenlijk project van Rijk en Regio is. Dit houdt onder meer in dat de Partijen gezamenlijk werken aan de voorbereiding en realisatie van het Project en in alle opzichten gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor de voortgang en de uitvoering van het project.

2. Organisatie

De Minister van V&W stelt zo spoedig mogelijk na ondertekening van de bestuursovereenkomst de Tijdelijke Projectorganisatie Zuiderzeelijn in door middel van een Instellingsbesluit. Deze tijdelijke projectorganisatie wordt gevormd volgens het 'Bestuursmodel'. Deze vergaande Samenwerkingsvorm kent een bestuur als beslissingsbevoegde instantie. Het Bestuur is verantwoordelijk voor de ontwikkeling van het project en fungeert als opdrachtgever naar de Projectorganisatie. Het Bestuur bestaat uit vier leden, te weten de Minister van V&W, danwel een vervanger, de Minister van VROM, danwel een vervanger, een vertegenwoordiger namens de provincie en een vertegenwoordiger namens de gemeenten. Het project zal worden geleid door een projectdirecteur.

Direct na het sluiten van de Bestuurlijke overeenkomst zal worden gestart met het uitwerken van een Gemeenschappelijke Regeling. Deze zal in principe begin 2003

moeten ingaan. Afhankelijk van het stadium waarin het project verkeert, zullen bevoegdheden van partijen aan het bestuur van het openbaar lichaam worden overgedragen. Alle partijen zijn vertegenwoordigd in het algemeen bestuur van het openbaar lichaam.

Mocht het niet mogelijk blijken of niet wenselijk zijn om te komen tot een gemeenschappelijke regeling dan treden de partijen met elkaar in overleg.

In de beoordeling van deze samenwerkingsconstructie heeft de Stuurgroep ZZL aan de ene kant mee laten wegen dat het direct meesturen aan een project dat voor de regio van zo groot belang is, bepaald voordelen biedt.

Aan de andere kant heeft de Stuurgroep er tijdens de onderhandelingen op gelet dat door de delegatie aan het Bestuur er niet een situatie mag ontstaan dat de provincies en gemeenten op een te grote afstand komen te staan. En dat daarnaast de gezamenlijke verantwoordelijkheid niet tot gevolg heeft dat financiële risico's van een omvang die de draagkracht van provincies en gemeenten te boven gaat, bij de regionale partijen komen te liggen.

In de samenwerkingsovereenkomst is bepaald dat op twee cruciale go/no go-momenten in de beginfase van het project de uitdrukkelijke instemming van provincies en gemeenten is vereist. Het betreft de vaststelling van het Programma van Eisen en de Variantenkeuze. In de latere fases komt het mandaat in toenemende mate bij het Bestuur te liggen.

De bepalingen die uiteindelijk in de samenwerkingsovereenkomst terecht zijn gekomen, hebben de instemming van de Stuurgroep.

3. Geïntegreerde procedure

Een bijzonder element in het Zuiderzeeproject is de gelijktijdige en gekoppelde procedure van aanbesteding en wettelijke tracéplanprocedure. In feite is er zelf sprake van drie parallelle sporen aangezien ook de procedure van het Masterplan Noordelijke Ontwikkelingsas een plaats binnen het geheel krijgt.

4. Programma van Eisen

In de bestuursovereenkomst is opgenomen dat er een Programma van Eisen komt. Dit Programma van Eisen heeft de instemming nodig van alle betrokken overheden en moet passen binnen de financiële kaders van het kabinetsbesluit van 21 december 2001. Het Programma van Eisen wordt betrokken bij de prijsvraag. Het Programma van Eisen vormt een beoordelingscriterium voor de aanbiedingen van de marktpartijen.

Alvorens het Programma van Eisen wordt vastgesteld wordt het concept voorgelegd aan het Groen Polder Overleg. Vervolgens wordt het in concept door het Bestuur vastgestelde Programma van Eisen voorgelegd aan Partijen. Na kennisname van het commentaar stelt het Bestuur het Programma van Eisen vast. Mochten één of meer Partijen niet kunnen instemmen met het Programma van Eisen, dan treden de Partijen met elkaar in overleg.

In de bestuursovereenkomst zelf zijn de 'topeisen' opgenomen. Topeisen zijn die eisen waaraan een gekozen oplossing minimaal te allen tijde moet voldoen. De Topeisen zijn zoveel mogelijk nog systeem- en variantonafhankelijk en vormen een aanzet tot de nog op te stellen Programma's van Eisen voor HSL en MZB.

Onderstaand volgt een selectie uit de topeisen, die voor Flevoland van direct belang zijn. In bijlage 5 van de bestuursovereenkomst is de complete lijst met topeisen opgenomen.

-

Topeisen

Vervoer

- Het verwachte aantal reizigers binnen de Zuiderzeelijn corridor dient in 2020 minimaal gemiddeld 35.000 per etmaal (op werkdagen) te bedragen.
- Het vervoer dient haltes te omvatten bij tenminste de volgende plaatsen:
 - Hoofdstation:
 - * Schiphol
 - * Amsterdam
 - * Almere
 - * Heerenveen
 - * Groningen
 - 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.
- Onderstaande verbindingen moeten dagelijks tussen 6 en 24 uur worden aangeboden
- Minimaal aantal vertrekkende treinen per uur per richting:

	Snel	Stop
Schiphol	2	2
Amsterdam	2	2
Almere	2	2
Lelystad		2
Emmeloord		2
Heerenveen	2	2
Drachten		2
Groningen	2	2

Aansluiting:

- Alle stations van de ZZL moeten direct aansluiten op regionaal, stadsgewestelijke en lokaal openbaar vervoer.
- Stations dienen voldoende parkeergelegenheid te hebben.

Kwaliteit:

- 95% van de treinen mogen niet meer dan 3 minuten vertraging hebben
- de bezettingsgraad mag nooit hoger liggen dan 120%, en voor de eerste klas 100%. Ten noorden van Almere geldt een bezettingsgraad van maximaal 100%

Ontwerp:

- ontwerp en inpassing moeten voldoen aan de wettelijke en beleidsmatige eisen die van toepassing zijn
- De functionaliteit van kruisende routes dient gehandhaafd te blijven
- Nieuwe en uitbreiding van infrastructuur, zoals voorzien in NVVP of MIT dient mogelijk te blijven
- Herkenbaarheid van infra

De topeisen en het Programma van Eisen zullen aan de marktpartijen worden meegegeven. Het verschaft de marktpartijen inzicht in de eisen waaraan hun aanbieder moet voldoen.

Met het ondertekenen van de Bestuursvereenkomst liggen ook de Topeisen vast. De topeisen staan borg voor een voldoende kwaliteit van de Zuiderzeelijn. In het nog op te stellen Programma van Eisen zal tot een nadere detaillering worden gekomen. Een rechtstreekse betrokkenheid van de Partijen bij de besluitvorming over het Programma van Eisen in de onderhandelingen is geregeld in de bestuursvereenkomst, in die zin dat het Programma van Eisen te zijner tijd ter instemming aan de colleges en raden en staten zal worden voorgelegd.

5. Financiële verhoudingen

Met de aanleg van de Zuiderzeelijn als Intercity zou het Kabinet de Langman-toezegging gestand doen. Die variant is aanzienlijk sneller dan de nu gangbare treinverbinding tussen de Randstad en Noord-Nederland. De prestaties in termen van werkgelegenheidsgroei blijven echter achter bij die van de snellere verbindingen als HSL of MZB. De effecten van de MZB zijn veruit het hoogst. Echter de kosten voor de MZB stijgen dermate boven de basisvariant dat het kabinet daarin aanleiding heeft gezien om anderen, waaronder de regio om een bijdrage te vragen.

De Stuurgroep ZZL heeft in haar brief van 17 november 2000 aan de raden van de haltegemeenten en de staten van Groningen, Fryslân, Drenthe en Flevoland laten weten de voorkeur te geven aan de snelste (en innovatiefste) variant en gesteld dat daarbij een substantiële regionale bijdrage op z'n plaats is. De Stuurgroep vroeg in deze brief om een machtiging om met het kabinet te gaan onderhandelen over de regionale bijdrage. In een extra commissievergadering AZ d.d. 7 december 2000 hebben wij over deze brief gesproken. De commissie heeft toen met een ruime meerderheid ingestemd met het gevraagde mandaat.

In het kabinetsbesluit van 21 december 2001 rekent het kabinet met een regionale bijdrage van € 1,13 miljard voor de Zuiderzeelijn (MZB/MZM) en € 0,45 miljard voor de HSL. U heeft begin dit jaar aangegeven niet bereid te zijn tot een bijdrage aan de HSL. Naar uw mening dient het rijk zelf voor de financiële randvoorwaarden te zorgen. Inmiddels hebben een aantal regionale partijen aangegeven onder voorwaarden ook te willen bijdragen aan een HSL. De Stuurgroep heeft aan de leden voorgesteld een bedrag van € 0,23 miljard beschikbaar te stellen voor de HSL.

Het kabinet is er in haar besluit van december vanuit gegaan dat de regio € 1,13 miljard zou bijdragen aan de realisering van een MZB/MZM. Gebleken is dat voor de in de regionale stuurgroep vertegenwoordigde partijen deze bijdrage niet haalbaar is.

In het voorstel van de voorzitters wordt nu uitgegaan van een regionale bijdrage van €1,02 miljard. De voorzitter van de stuurgroep heeft op basis van het onderhandelingsresultaat en rekening houdend met belang en draagkracht van de betrokken partijen, de volgende verdeling voorgesteld over de provincies, met inbegrip van de in de provincie liggende halteplaatsen:

Groningen	€€ 325 mln (NCW 2002)	
Fryslan	€€ 270 mln	„
Drenthe	€ € 50 mln	„
Flevoland	€ €100 mln	„
Totaal	€ € 745 mln (NCW 2002,	
	Dit komt overeen met €€ 1020 mln netto contant 2010)	

Gezien het belang van een MZB/MZM voor Flevoland vinden wij een substantiële regionale bijdrage hiervoor voor de hand liggen. Ook de colleges van de betrokken Flevolandse gemeenten hebben aangegeven bereid te zijn een substantiële bijdrage voor te stellen aan hun gemeenteraden. Dit heeft geleid tot het volgende overzicht:

Financieel overzicht voorgestelde bijdrage vanuit Flevoland (in Euro's afgerond), naar jaar waarop de netto contante waarde betrekking heeft. Discontovoet is 4%.
Exclusief risicoreservering. Deze bedraagt voor de provincie 5% van de bijdrage

	NCW 2002	NCW 2010	NCW 2010	NCW
2010	Prijzen 2002	Prijzen 2002	Prijzen 2010	Prijzen
2010				
			Inflatie 2,5%	
Inflatie 3,5%				
Almere:	€ 36,5	€ 49,9	€ 60,8	€ 65,7
Lelystad:	€ 13,9	€ 19,1	€ 23,3	€ 25,2
Noordoostpolder:	€ 9,3	€ 12,7	€ 15,5	€ 16,7
Provincie:	€ 23,2	€ 31,8	€ 38,7	€ 41,9
Totaal	€ 82,9	€ 113,4	€ 138,2	€ 149,4
Voorstel voorzitter	€ 100,0	€ 136,9	€ 166,7	€ 180,3
Stuurgroep				

Dit betekent dat de Flevolandse partijen niet geheel voorzien in de door de voorzitter van de stuurgroep voorgestelde bijdrage. Een 'gat' van € 17,1 mln resteert (NCW 2002). Gelet op draagkracht en belang van de Flevolandse partijen achten wij echter de hierboven gepresenteerde bijdrage voldoende substantieel.

Financiële dekking

Over de financiële dekking van dit voorstel hoeft nu nog geen formeel besluit te worden genomen. Wel hebben wij nagedacht over de wijze waarop wij deze bijdrage

kunnen leveren. Wij denken daarbij aan de inzet van:

- Rentebaten
- een deel van de Strategische reserve
- rekeningoverschotten
- vrijval van de cofinanciering EPD.

Een verhoging van de MRB is niet aan de orde. In bijgevoegde nota Commissie hebben wij een en ander verder voor u uitgewerkt.

6. Risicoverdeling

Op diverse plaatsen in de bestuursovereenkomst zijn afspraken gemaakt over de toedeling aan partijen van niet voorziene kosten.

In de eerste plaats betreft het de kosten die al zijn gemaakt op een moment dat ligt voor de 'Gunning in de aanbestedingsprocedure' en de 'Standpuntbepaling in de tracé/mer-procedure' (artikelen 6.7, 8.7 en 10.8). De financiële gevolgen komen voor rekening van de afzonderlijke partijen die de kosten hebben gemaakt of anderszins financieel getroffen worden door beëindiging van de procedure. Voor provincies en gemeenten is geen verhaal op de Staat mogelijk. Deze bepaling dwingt ertoe terughoudend met flankerende investeringen, die op de aanleg van de lijn vooruit lopen, om te gaan.

Uitgaven (voorbereidingskosten) die ten laste van het budget zijn gedaan, bij voortijdige beëindiging van het project komen voor rekening van partijen, volgens de volgende verdeling: 80% rijk, 20% regio. De risico's voor gemeenten provincies zijn derhalve te overzien (art 8.7)

In de tweede plaats is vastgelegd dat eisen en randvoorwaarden die afwijken van de Scope van het project, van de Top-eisen en van het Programma van Eisen, alleen kunnen worden gerealiseerd indien de inbrengende partij de kosten ervan voor zijn rekening neemt (art. 15.1). Deze "rekening-man-regeling" beoogt een rem te zetten op kostenverhogende aanpassingen tijdens de voorbereiding.

Deze bepaling maakt het zo belangrijk dat (volgens planning najaar 2002) zeer zorgvuldig naar het Programma van Eisen wordt gekeken. Daarna zijn aanpassingen in het ontwerp voor eigen rekening. Zoals aangegeven is dat voor de regio aanleiding geweest de afzonderlijke partijen voluit bij de vaststelling van het PvE te betrekken.

De derde en zwaarste categorie risico's betreft de budgetoverschrijdingen na de gunning. Dit risico wordt over rijk en regio verdeeld in een verhouding van 2,5:1, waarbij voor de regio het maximale bedrag € 45,4 mln (NCW 2010) bedraagt.

7. Ruimtelijk Masterplan

De Provincies en de Gemeenten zullen samen met de overige betrokken (lagere) overheden, mede op basis van de Scope van de Ruimtelijke ontwerpogave het Masterplan ontwikkelen en vaststellen.

De aan de Zuiderzeelijn gerelateerde ruimtelijke ontwerpogave heeft betrekking op het faciliteren van de ruimtelijk-economische ontwikkelingen binnen de bundelingsgebieden van de stedelijke netwerken en het behouden en versterken van de kenmerkende groen/blauwe kwaliteiten van het landelijk gebied. De inhoudelijke

uitgangspunten maken onderdeel uit van het Masterplan.

De ontwikkeling van het Masterplan wordt afgestemd op de uitvoering van het Project en vice versa, maar mag niet leiden tot vertraging in het Project.

8. Ontwikkelingsplan Almere

Vrijwel gelijktijdig met de geïntegreerde Tracé/MER-procedure Zuiderzeelijn zal ook het integraal ontwikkelingsplan Almere worden opgesteld. In de bestuursovereenkomst is hierover opgenomen dat het integraal ontwikkelingsplan Almere van invloed is op het Project Zuiderzeelijn en dat 'Partijen ter zake van de afstemming tussen deze projecten een regeling zullen treffen met de betrokken partijen'. Op deze wijze is een goede afstemming tussen beide plannen gewaarborgd.

Almere heeft als voorwaarde voor deelname gesteld dat de ontsluiting van Almere Pampus en tracering door het IJmeer in het proces wordt meegenomen (art 12:2). Eventueel benodigde aanvullende financiering moet worden geregeld in het Integraal OntwikkelingsPlan Almere.

9. Domeinen

Over de verkoop van gronden door Domeinen is opgenomen in de overeenkomst, dat er procesafspraken worden gemaakt met het Ministerie van Financiën, op basis van een voorstel van de provincie Flevoland.

10. Vervolgproces

Na ondertekening van de bestuursovereenkomst zal één van de eerste activiteiten zijn het opstellen van een Programma van Eisen. Dit Programma van Eisen zal ter instemming aan u worden voorgelegd. Indien er geen overeenstemming komt over het Programma van Eisen zal worden terug gevallen op de Hanzelijn-plus-variant of Zuiderzeelijn-Intercity variant.

Ook in het verdere proces zijn er nog diverse go/no-go moment, onder andere bij de keuze van de varianten, de beoordeling van de prijsvraag, het vaststellen van de voorkeursvariant en het tracé- en gunningsbesluit.

3. Advies van de Commissie voor advies:

De fracties van PvdA en SGP maken nog een voorbehoud;
De fractie van GroenLinks kan niet instemmen met het voorstel;
De fracties van VVD, CDA, D66, Kalkman en Visser stemmen in en de ChristenUnie fractie stemt in met de ondertekening van de Bestuursovereenkomst maar niet met het voorstel voor de bijdrage aan uitsluitend de magneetzwefbaan

4. Ontwerp-besluit:

Provinciale Staten van Flevoland,

gelezen het voorstel van Gedeputeerde Staten d.d. 4 juni 2002
nr. 02.090702/A

BESLUITEN:

In te stemmen met de bestuursovereenkomst

In te stemmen met een provinciale bijdrage van € 31,765 mln (NCW 2010, PP 2002) voor de realisering van de MZB en een risicoreservering te doen van € 1,588 mln (NCW 2010, PP 2002)

De Commissaris van de Koningin, de heer mr. M.J.E.M. Jager te machtigen om namens de provincie de bestuursovereenkomst Zuiderzeelijn te ondertekenen

Aldus besloten in de openbare vergadering van Provinciale Staten van Flevoland
d.d.

26 juni 2002

,griffier.

,voorzitter.

5. Bijlagen

Bestuursovereenkomst (reeds in uw bezit)

Concept brief aan domeinen

6. Ter lezing gelegde stukken

Hoofdpunten kabinetsbesluit

Historisch overzicht

Brief van de Stuurgroep ZZL d.d. 17-11-2000

Kabinetsbrief d.d. 23-03-2001

Brief van de Stuurgroep ZZL d.d. 28-03-2001

Resultaten van de verkenningen deel I en II

Kabinetsbesluit en toelichting d.d. 21-12-2001

Brief van de Stuurgroep ZZL d.d. 29-01-2002

Brief van de Stuurgroep ZZL d.d. 30-01-2002

Brief van de Stuurgroep ZZL d.d. 14-02-2002 en intentieverklaring

Documentenoverzicht

Gedeputeerde Staten van Flevoland,

,griffier.

,voorzitter.