

Stuurgroep Zuiderzeelijn

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

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

Plaats en datum
Haren, 9 juni 2004

Briefnummer
04/007

Betreft
ontwerp-Samenwerkingsovereenkomst Zuiderzeelijn

Geachte Colleges,

1. Aanleiding

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

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

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

2. Referentie regionale standpuntbepaling

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

Kern van de conclusies is dat *“....de ontwerp-Samenwerkingsovereenkomst in ruime mate invulling geeft aan de medeverantwoordelijkheid van regionale overheden, zoals gevraagd in het kabinetsbesluit van 21 december 2001. Daarnaast is voorzien in een substantiële financiële bijdrage van de regio aan zowel de MZB als de HSL. Als geheel biedt de ontwerp-Samenwerkingsovereenkomst daarmee een voldoende basis voor een serieuze procedure met de marktpartijen”*. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft bij brief van 12 juli 2002 de conclusies en de bijbehorende versie van de ontwerp-overeenkomst van 10 juli 2002 ter kennis gebracht van de Tweede Kamer. De versie van 10 juli 2002 wordt beschouwd als het gezamenlijke referentiekader voor het bestuurlijk vervolgproces.

3. Noodzaak aanvullende regionale besluitvorming

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

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

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

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

4. Wijzigingen Samenwerkingsovereenkomst

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

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

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

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

- *Overwegingen: Nota Ruimte*

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

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

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

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

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

- *Artikel 10: Tracé-/MER-procedure*

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

- *Artikel 11 en bijlage 3: Masterplan en Ruimtelijke ontwerp-opgave*

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

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

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

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

- *Artikel 13: Overheidsbijdrage*

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

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

- *Artikel 14: Risicoverdeling*

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

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

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

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

- *Artikel 18: Nadeelcompensatie*

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

- *Artikel 21: Contracteren van derden*

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

- *Bijlage 1: Hoofdpijnen geïntegreerde procedure*

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

- *Bijlage 3: Ruimtelijke ontwerpopgave*

De bijlage is geactualiseerd en afgestemd op de Nota Ruimte.

- *Bijlage 4: Scope*

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

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

5. Regionale risico's

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

5.1 Procesmatige risico's

a. Besluitvorming "go/no go-momenten"

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

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

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

b.1. *Recht van uittreding Almere*

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

b.2. *Onvoldoende opbrengst regionale aandelen Essent en NUON*

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

5.2 Financiële risico's

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

a. *Financiële bijdrage Noord-Hollandse partijen*

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

b. *Regionaal aandeel projectkosten bij tussentijdse beëindiging procedure*

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

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

c. Dekking tekort regionale bijdrage

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

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

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

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

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

d. Risicoverdeling algemeen

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

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

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

e. Afwijkende eisen en/of randvoorwaarden

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

f. Nadeelcompensatie

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

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

g. Onvoorziene omstandigheden

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

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

6. Stappenplan en planning op hoofdlijnen

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

a. Procedure vaststelling Samenwerkingsovereenkomst

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

b. Opstelling Programma van eisen

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

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

c. Voorbereiding start Prijsvraag

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

7. Regionale betrokkenheid uitwerking Samenwerkingsovereenkomst

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

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

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

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

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

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

8. Beslispunten

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

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

Met vriendelijke groeten,

Hans Alders
voorzitter

BIJLAGEN:

- I: Ontwerp-Samenwerkingsovereenkomst met bijlagen 1 t/m 7 (versie 9 juni 2004).
- II: Afschrift brieven Stuurgroep van 5 juli 2002, 11 juli 2002 en 30 september 2002.
- III: Organogram samenwerking (Tijdelijke) Projectorganisatie en Regionale Projectorganisatie.