

# **Stuurgroep Zuiderzeelijn**

Aan:

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

Groningen, 19 december 2007

Onderwerp: regionale standpuntbepaling kabinetsbesluit Zuiderzeelijn

Geachte colleges,

## **1. Aanleiding**

Na vele jaren van onderzoek, overleg en onderhandelingen bestaat nu duidelijkheid over de Zuiderzeelijn. Het kabinetsbesluit van 16 november 2007 is u eerder ter kennisneming toegezonden. De Tweede Kamer heeft op 27 november een hoorzitting over het besluit gehouden. Onder meer een delegatie van de stuurgroep is gehoord. De Kamercommissie Verkeer en Waterstaat heeft op 28 november een Algemeen Overleg gevoerd met de minister van Verkeer en Waterstaat. In het Verlengd Algemeen Overleg van 12 december is een aantal moties ingediend. Op 18 december heeft de Kamer hiervan twee aangenomen ten aanzien van de regie en reservering 160 miljoen voor spoordriehoek (bijlage 1). De belangrijkste conclusies zijn: het proces van de Zuiderzeelijn is stopgezet en het kabinet zal samen met de regio een Regiospecifiek Pakket (RSP) uitwerken.

## **2. Inzet stuurgroep tot nu toe**

De afgelopen jaren is de regionale inzet consequent en eensgezind gericht geweest op een planstudie HST, als volgende stap op weg naar realisatie van de Zuiderzeelijn. In juni 2006 heeft de Tweede Kamer in de motie Van Hijum (bijlage 2) vastgelegd, dat de definitieve keuze voor de ruimtelijk-economische structuurversterking van Noord-Nederland moet zijn gebaseerd op een pakketvergelijking tussen de effecten van de door de regio voorgestane HST en de voorkeursvariant van het kabinet, de regiospecifieke oplossing.

De resultaten van de pakketvergelijking zijn gerapporteerd in de Aanvulling op de structuurvisie Zuiderzeelijn (oktober 2006). Omdat kabinet en regio het op belangrijke onderdelen niet eens waren over de gehanteerde onderzoeksmethodiek en weging van resultaten, heeft het kabinet de besluitvorming overgelaten aan het nieuwe kabinet (TK-brief 13 oktober 2006). Dit is nogmaals bevestigd in het regeerakkoord: "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.”

Vanaf juni 2007 heeft het nieuwe kabinet het overleg met de regio heropend. De afgelopen maanden stonden in het teken van veelvuldig overleg en intensieve onderhandelingen. Getracht is voor de pakketvergelijking HST - RSP nadere informatie over de structuur- en economische versterking en de beheersing van de risico's aan te leveren. Bij de verdieping gelden de resultaten van de Aanvulling op de Structuurvisie als uitgangspunt. Vanaf oktober is de regio bereid geweest een RSP op te stellen op verzoek van de minister uitgaande van een bedrag van 2,35 miljard. Belemmerende factor was dat het kabinet pas begin november de financiële kaders voor het RSP heeft bekend gemaakt.

De stuurgroep heeft ook in deze fase haar inzet primair gericht op een planstudie HST, met actieve betrokkenheid van marktpartijen en afgestemd op de planstudie OV-SAAL (Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad). De medewerking aan het RSP betreft uitsluitend de pakketvergelijking HST - RSP (motie Van Hijum). Pas na het definitieve besluit van de Kamer wordt met de minister onderhandeld over de omvang en inhoud van de alternatieve oplossing.

### **3. Kabinetsbesluit en kaders RSP**

Het kabinet heeft in zijn brief van 16 november 2007 aan de Tweede Kamer, na maar niet in overleg met de Stuurgroep Zuiderzeelijn, een aantal richtinggevende kaders voor het RSP vastgelegd. De belangrijkste zijn:

- doelstellingen zijn de ruimtelijke en economische structuurversterking en verbetering van de bereikbaarheid;
- het werkingsgebied is Noord-Nederland en de Noordoostpolder;
- het programma kent een looptijd tot 2020 en gaat uit van drie onderdelen:
  - o ruimtelijk-economisch programma, met als 12 programmalijnen: Energie, Watertechnologie, Sensortechnologie, Lifesciences, Agribusiness, Chemie, Toerisme, Metaal en scheepsbouw, Algemeen MKB-beleid, Arbeidspotentieel, Vestigingslocaties en Woon- en leefklimaat
  - o concrete bereikbaarheidsprojecten;
  - o regionaal mobiliteitsfonds;
- de rijksbijdrage voor het RSP bedraagt € 1,80 mld;
- voor het project A7-ZRG, 2<sup>e</sup> fase komt € 200 mln extra beschikbaar ten laste van het MIRT;
- een regionale bijdrage wordt verlangd, *die "recht doet aan de verhouding tussen de oorspronkelijk gereserveerde rijks- en regionale bijdrage voor de Zuiderzeelijn"* (verhouding 2,73 : 1,02);
- als "nuttige" concrete bereikbaarheidsprojecten zijn aangemerkt: A7-ZRG 2<sup>e</sup> fase, bereikbaarheid Leeuwarden, Bereikbaarheid Assen-Zuid/FlorijnAs, N50 Ramspol-Ens, kernnet spoor Zwolle - Groningen/Leeuwarden (met prioriteit voor Zwolle-Meppel) en onderdelen van Kolibri OV-netwerk Groningen-Assen;
- instelling van een regionaal mobiliteitsfonds voor projecten, die op dit moment nog niet in beeld zijn en/of onvoldoende concreet zijn uitgewerkt om te kunnen beoordelen;
- keuze voor projecten van mobiliteitsfonds ligt in beginsel bij de regio.

Op basis van het Tweede Kamerbesluit wordt rekening gehouden met een extra budget van € 160 mln ten laste van het Actieplan groei op het spoor voor het kernnet spoor Zwolle - Groningen/Leeuwarden.

### **4. Inzet stuurgroep voor afrondende onderhandelingen over RSP**

#### *Regionale bijdrage*

De door het kabinet gevraagde regionale bijdrage bedraagt  $1,02/2,73 \times € 1,80 \text{ mld} = € 0,67 \text{ mld}$ . De stuurgroep is bereid deze bijdrage in de onderhandelingen in te zetten, uiteraard met het voorbehoud

van de nadere besluitvorming door de staten van Groningen, Fryslân, Drenthe en Flevoland over het te sluiten Convenant RSP (zie 6) en de besluitvorming van raden en staten over de afzonderlijke projecten. Daarnaast calculeert de stuurgroep een bijdrage aan het budget voor het REP in van de noordelijke kennisinstellingen en marktpartijen van ieder € 100 mln. Inzet vanuit de regio wordt gevormd door het RSP, zo als eerder door de Stuurgroep is vastgesteld om zoveel mogelijk zelf te realiseren.

#### *Programmatistische aanpak*

De stuurgroep stemt in met door het kabinet voorgestelde driedeling Ruimtelijk-Economisch Programma (REP), concrete bereikbaarheidsprojecten en Regionaal Mobiliteitsfonds.

Inzet is een REP-budget van € 600 mln bestaande uit de volgende bijdragen: rijk € 300 mln kennisinstellingen € 100 mln markt € 100 mln en decentrale overheden € 100 mln. De stuurgroep staat een brede programmatistische aanpak voor volgens de genoemde 12 programmaliijnen. Een aantal economische projecten met uitstraling staan gereed. We kunnen deze naar voren halen en er zo spoedig mogelijk mee beginnen.

#### *Bereikbaarheidsprojecten*

De in de Tweede Kamerbrief van 16 november 2007 genoemde "nuttige" concrete projecten (zie 3) hebben de instemming van de stuurgroep. Realisatie van deze projecten staat vanuit het Rijk niet meer ter discussie. Er vindt geen KBA-toets meer plaats op projectniveau. Wel gelden voor de planuitwerking de reguliere wettelijke planprocedures.

De instelling van een Regionaal Mobiliteitsfonds onder regionale zeggenschap is een belangrijk sturingsmiddel. In de door de regio samengesteld pakketvergelijking HST - RSP zijn de volgende projecten opgenomen:

- bereikbaarheid gebiedsontwikkeling: Emmen-centrum, Centrale Zone Groningen en Heerenveen;
- bereikbaarheid Lauwersmeergebied en Veenkoloniën;
- aanleg spoorlijn Heerenveen – Groningen (inpassing in Kolibri<sup>1</sup>);
- A7 knooppunt Joure;
- N31 traverse Harlingen;
- Kolibri 1<sup>o</sup> fase;
- verbetering spoorlijn Emmen - Zwolle;
- verbetering spoorlijn Groningen - Leeuwarden.

De volgende criteria hebben een rol gespeeld bij de keuze van de bereikbaarheidsprojecten:

- een structurele verbetering van de bereikbaarheid van de drie hoofdsteden;
- de relatie met ruimtelijke economische ontwikkeling;
- een verbetering van de verbindingen binnen de drie noordelijke provincies;
- verbetering van de verbindingen richting de Randstad;
- robuuste projecten waarvan de kans groot is dat zij anders niet op korte termijn door het rijk gehonoreerd zouden worden en dus als echte compensatie kunnen worden gezien;
- een pakket bestaand uit openbaar vervoer en wegenprojecten;

De stuurgroep maakt dit bereikbaarheidspakket ook de inzet voor de afrondende onderhandelingen over het RSP. Met de voorgenomen budgetverdeling REP en bereikbaarheid is sprake van een evenwichtig pakket. Voor het REP is ingecalculeerd dat tot 2014 aanmerkelijke budgetten beschikbaar zijn via de programma's Koers Noord en Operationeel Programma EFRO. Binnen het

---

<sup>1</sup> de uitwerking hiervan is dat de ondergrond HST-proof is en de lijn geëxploiteerd wordt als regionaal spoor.

bereikbaarheidspakket is een groot deel van de middelen voorzien voor OV-maatregelen en voorwaardenscheppende bereikbaarheid voor grootschalige stedelijke projecten integrale gebiedsontwikkeling. Hiermee wordt naar de mening van de stuurgroep zo nauw mogelijk aangesloten bij de oorspronkelijke doelstellingen van de Zuiderzeelijn.

#### *Verrekening budgettaire tekort*

De totale investeringsambities betekenen een aanzienlijke overtekening ten opzichte van de beschikbare budgetten. De budgetten voor alle deelprogramma's, c.q. projecten (rijk en regio) worden neerwaarts aangepast volgens de formule  $2,16/2,35 \times$  de raming. De formule is afgeleid van de definitieve rijksbijdrage aan het RSP (€ 2,16 mld) en de rijksbijdrage waarmee de stuurgroep heeft gerekend in haar voorstel voor de pakketvergelijking (€ 2,35 mld). Hierna resteert een overtekening van enkele honderden miljoenen. De stuurgroep vindt dat in deze fase van programmering acceptabel. De toegepaste korting laat onverlet dat de betrokken partijen op elk moment een projectbudget kunnen aanvullen met een hogere eigen bijdrage.

#### *Cofinanciering*

De projecten c.q. totale investeringen per provincie worden bekostigd in vaste verhouding door rijk en regio (2,73:1,02). De cofinanciering is wel onder voorbehoud van instemming door raden en staten. En de mogelijkheid om, conform het huidig vigerend rijksbeleid m.b.t. nutsbedrijven, het bezit van aandelen bij de nutsbedrijven uit te nutten.

#### *Regionale regie*

De regionale regie zal in overeenstemming met de motie van Cramer en Roefs zijn: "de gehele regio moet betrokken zijn bij de regie en uitvoering van het regiospecifiek pakket Zuiderzeelijn. De regie en zeggenschap over de samenstelling, uitwerking en uitvoering van het Regiospecifiek Pakket neer te leggen bij de regio binnen het wettelijke kader en reeds gemaakte regionale afspraken" (bijlage 1 motie Cramer en Roefs). Binnen de wettelijke kaders en specifieke verantwoordelijkheid voor het OV-kennet lijkt de minister hiertoe bereid.

Wat betreft de regie de komende weken ziet de stuurgroep voor haarzelf weggelegd voortzetting van haar coördinerende rol bij de regionale afstemming en het voeren van de onderhandelingen met het rijk over de definitieve RSP-kaders. De onderhandelingen monden uit in een bindend Convenant RSP. Het Convenant moet worden goedgekeurd door de betrokken staten. Daarna zal de Stuurgroep Zuiderzeelijn de werkzaamheden afronden.

Het algemeen bestuurlijk overzicht van het RSP is naar de mening van de Stuurgroep weggelegd voor het SNN. De operationele verantwoordelijkheid en aansturing ligt niet bij SNN, maar bij betrokken provincie(s)/gemeenten per project.

In de nieuwe organisatieopzet van het SNN betekent dat een taak voor:

- bestuurscommissie Economische Zaken:(REP);
- bestuurscommissie Stedelijke Ontwikkeling en Mobiliteit: (Bereikbaarheid).

Nadere afspraken zijn nodig voor de inpassing van de RSP-belangen van Noordoostpolder. Hiervoor wordt € 50 miljoen uit de rijksbijdrage gehaald (incl. het bedrag van € 26 miljoen voor Ramspol en het economisch pakket).

## **5. Vervolgproces**

De stuurgroep streeft er naar zo spoedig mogelijk een principeakkoord met de ministeries V&W, EZ en VROM te sluiten over het RSP. Dat akkoord wordt begin 2008 uitgewerkt in een bindend Convenant.

Het principeakkoord en of het convenant behoeft de goedkeuring van de gemeenteraden en de provinciale staten van Groningen, Fryslân, Drenthe en Flevoland.

Ik verzoek u deze brief door te sturen naar uw gemeenteraad c.q. Provinciale Staten.

Stuurgroep Zuiderzeelijn,

(Voorzitter)

## Bijlage 1

### Motie Cramer en Roefs

*De Kamer,  
gehoord de beraadslaging,  
overwegende de toezegging van de minister dat de gehele regio betrokken moet zijn bij de  
regie en uitvoering van het regiospecifiek pakket Zuiderzeelijn;  
verzoekt de regering, de regie en zeggenschap over de samenstelling, uitwerking en  
uitvoering van het Regiospecifiek Pakket neer te leggen bij de regio binnen het wettelijke  
kader en reeds gemaakte regionale afspraken (pact van Joure),  
en gaat over tot de orde van de dag.*

### Motie Koopmans, Samsom en Cramer

De Kamer,  
gehoord de beraadslaging,  
verzoekt de regering om 160 mln. te reserveren voor de spoordriehoek in Noord-Nederland  
binnen het voor de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse Spoor aangekondigde pakket  
van 4,5 mld. voor de periode tot 2020, waarbij wordt gedacht aan maatregelen om  
intensivering van de treindienst mogelijk te maken, zoals de aansluiting bij Herfte en  
kosteneffectieve maatregelen om de rijtijden van en naar de Randstad te verbeteren, zoals  
wachtsproen en het optimaliseren van bogen,  
en gaat over tot de orde van de dag.

## TWEEDE KAMER DER STATEN-GENERAAL

Vergaderjaar 2005-2006

---

27 658

Zuiderzeelijn

Nr. 28

**MOTIE VAN HET LID VAN HIJUM C.S.**

Voorgesteld 1 juni 2006

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat het kabinet voornemens is af te zien van de aanleg van de Zuiderzeelijn en de €2,8 mld. die voor dit project gereserveerd is in het Infrastructuurfonds een nieuwe bestemming te geven;

overwegende, dat de nota's Ruimte en Mobiliteit inzetten op ruimtelijk-economische structuurversterking van Noord-Nederland en dat de definitieve keuze voor een oplossing gemaakt moet worden op basis van de verwachte bijdrage aan de ontwikkeling van de regionale economie;

verzoekt de regering in overleg met regionale overheden in de uitwerkingsfase naast regiospecifieke oplossingen ook de hst-variant nader te verkennen, de Kamer over de uitkomsten van deze verkenning uiterlijk in oktober te informeren en de financiële reservering voor de Zuiderzeelijn in het Infrastructuurfonds tot die tijd niet aan te tasten,

en gaat over tot de orde van de dag.

Van Hijum  
Hofstra  
Slob  
Van der Staaij  
Dijksma