

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Postbus 20901 2500 EX Den Haag
Bezoekadres : Plesmanweg 1-6, Den Haag

Telefoon 070 351 6171
Fax 070 351 7895

Bereikbaar met tramlijn 1 en 9 en buslijn 22 vanaf Station CS of met tramlijn 9 vanaf HS

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

Datum
12 juli 2002
Ons kenmerk
DGP/ZZL/U.02.02298
Doorkiesnummer

Bijlage(n)
3 (tekeningen apart elektronisch)
Uw kenmerk

Contactpersoon
Onderwerp
Stand van zaken Samenwerkingsovereenkomst Zuiderzeelijn.

Geachte voorzitter,

Op 10 juni 2002 heb ik als voorzitter van de onderhandelingsdelegatie van het rijk tezamen met de voorzitter van de onderhandelingsdelegatie van de regio een voorstel gedaan voor de Samenwerkingsovereenkomst Zuiderzeelijn. Het voorstel was gebaseerd op de tot dan toe bereikte overeenstemming in de onderhandelingen. De concept-Samenwerkingsovereenkomst hebben wij ter raadpleging en instemming voorgelegd aan de achterbannen. Aan rijkszijde betreft dit het kabinet, aan regionale zijde de provinciale staten van Groningen, Fryslân, Drenthe en Flevoland en de gemeenteraden van Groningen, Smallingerland, Heerenveen, Leeuwarden, Noordoostpolder, Lelystad en Almere.

In mijn brief van 11 juni 2002 heb ik u over het bovenstaande geïnformeerd.

De provincies en gemeenten hebben op 26 en 27 juni 2002 hun standpunten bepaald in de vorm van staten- en raadsbesluiten. Alle provincies en gemeenten, met uitzondering van Almere, hebben ingestemd met de concept-Samenwerkingsovereenkomst. Het besluit van de Almeerse raad om (nog) niet in te stemmen is, in combinatie met enkele van de kanttekeningen die in staten- en raadsbesluiten zijn gemaakt, de reden dat de concept-Samenwerkingsovereenkomst thans nog niet kan worden gesloten.

Een belangrijke overweging van de gemeenteraad van Almere om (nog) niet in te stemmen betreft de aanpak van de gevolgen van de groei van de gemeente in de afgelopen jaren en de aanpak van de verdere groei. Naar de mening van de raad is in het overleg dat hierover wordt gevoerd met het rijk tot nog toe onvoldoende voortgang geboekt.

Als onderdeel van de verdere uitwerking van het Integraal Ontwikkelingsplan Almere wordt een ontwikkelingsvisie op de bereikbaarheid voor zowel de korte (2010) als de langere (tot 2030) termijn opgesteld. De gemeente Almere en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat starten binnen dit kader met het inventariseren van de verkeers- en vervoerknelpunten in en om Almere en mogelijke oplossingsrichtingen. Deze analyse zal worden gemaakt in samenwerking met overige betrokkenen. Afhankelijk van de resultaten hiervan is het college van B&W bereid om in september 2002 een nieuw voorstel aan de raad te doen om in te stemmen met de Samenwerkingsovereenkomst Zuiderzeelijn.

Uit de regionale besluitvorming en het interdepartementaal overleg aan rijkszijde zijn reacties op de concept-Samenwerkingsovereenkomst verkregen. Een belangrijk deel hiervan is reeds verwerkt. De aangepaste concept-overeenkomst is ter afronding van de huidige fase bijgevoegd. Er resteren nog enkele aandachtspunten. Deze zullen in de periode tot en met september 2002 worden uitgewerkt. De Samenwerkingsovereenkomst wordt pas na instemming van alle partijen juridisch bindend.

De concept-Samenwerkingsovereenkomst geeft in ruime mate invulling aan de medeverantwoordelijkheid van regionale overheden voor de ontwikkeling van de Zuiderzeelijn, zoals gevraagd in het kabinetsbesluit over de Zuiderzeelijn d.d. 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 concept-overeenkomst daarmee naar mijn mening voldoende basis voor een serieuze procedure met marktpartijen.

Met het sluiten van de Samenwerkingsovereenkomst wordt een eerste belangrijke stap gezet in het ontwikkelingsproces voor de Zuiderzeelijn, maar nadrukkelijk nog niet getekend voor realisatie van de verbinding. Het ontwikkelingsproces voor de Zuiderzeelijn wordt gekenmerkt door stapsgewijze besluitvorming. In het publiek-private proces is een aantal go / no go momenten voorzien. Op deze vooraf afgebakende en in de concept-Samenwerkingsovereenkomst uitgewerkte go / no go momenten kan de procedure worden beëindigd indien blijkt dat realisatie niet mogelijk is binnen de (financiële) kaders dan wel de procedure anderszins niet leidt tot de verwachte resultaten.

Gezien de vergaande overeenstemming tussen rijk en regio kan de concept-Samenwerkingsovereenkomst mijns inziens op korte termijn worden afgerond. Daarnaast zijn de bestaande afspraken over de Zuiderzeelijn bevestigd in het Strategisch Akkoord van het nieuwe kabinet. De voorbereidingen voor het publiek-private ontwikkelingsproces (geïntegreerde procedure van ruimtelijke besluitvorming en aanbesteding) worden dan ook met voortvarendheid voortgezet.

Ik ben er van overtuigd dat eind september 2002 definitieve besluitvorming over de Samenwerkingsovereenkomst kan plaatsvinden en verwacht dat dit resulteert in het sluiten van de overeenkomst.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

T. Netelenbos

/

SAMENWERKINGSOVEREENKOMST

RIJK-REGIO

inzake

PROJECT ZUIDERZEELIJN

(concept d.d. 10/7/02)

INHOUDSOPGAVE

Ondergetekenden

blz. 3

Overwegingen

blz. 4

Artikelen

blz. 6

| | | |
|-----|---|---------|
| 1. | Definities | blz. 6 |
| 2. | Samenwerking blz. 10 | |
| 3. | Gemeenschappelijke regeling | blz. 11 |
| 4. | Tijdelijke Projectorganisatie Zuiderzeelijn | blz. 12 |
| 5. | Geïntegreerde procedure | blz. 13 |
| 6. | Vaststelling Programma van Eisen | blz. 13 |
| 7. | Afweging van Alternatieven | blz. 15 |
| 8. | Keuze preferred tenderer en Gunningsbeslissing | blz. 17 |
| 9. | Aanbesteding blz. 18 | |
| 10. | MER-procedure en Tracéprocedure | blz. 19 |
| 11. | Masterplan en Ruimtelijke Ontwerpogave | blz. 21 |
| 12. | Integraal Ontwikkelingsplan Almere en Sleutelproject Zuidas | blz. 22 |
| 13. | Overheidsbijdrage | blz. 22 |
| 14. | Risicoverdeling blz. 24 | |
| 15. | Afwijkende eisen en/of randvoorwaarden | blz. 25 |
| 16. | Coördinatie van Verlening van Vergunningen | blz. 26 |
| 17. | Grondverwerving en onteigening | blz. 27 |
| 18. | Communicatie blz. 27 | |
| 19. | Geheimhouding | blz. 27 |
| 20. | Monitoring/evaluatie | blz. 28 |
| 21. | Eventuele strijd met wet- en/of regelgeving | blz. 28 |
| 22. | Onvoorziene omstandigheden | blz. 29 |
| 23. | Aanvullingen en/of wijziging Samenwerkingsovereenkomst | blz. 29 |
| 24. | Inwerkingtreding, looptijd | blz. 29 |
| 25. | Tussentijdse beëindiging | blz. 29 |

| | | |
|--------------------------|------------------|-------------|
| 26. | Ontbinding | |
| | blz. 29 | |
| 27. | Bijlagen | blz. 30 |
| 28. | Andere overheden | blz. 30 |
| 30. | Geschillen | blz. 30 |
| Ondertekening | | blz. 30 |

DE ONDERGETEKENDEN:

1. **De Staat der Nederlanden**, te dezen vertegenwoordigd door de Minister van Verkeer en Waterstaat, mevrouw T. Netelenbos, de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, de heer J.P. Pronk, de Minister van Financiën, de heer drs. G. Zalm en de Minister van Economische Zaken, mevrouw A. Jorritsma-Lebbink, hierna te noemen: "**de Staat**".

 2. **De Minister van Verkeer en Waterstaat**, mevrouw T. Netelenbos, in haar hoedanigheid van bestuursorgaan, hierna te noemen: "**de Minister van V&W**".

 3. **De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer**, de heer J.P. Pronk, in zijn hoedanigheid van bestuursorgaan, hierna te noemen: "**de Minister van VROM**".
- partijen sub 2 en 3 hierna gezamenlijk ook te noemen: "**de Ministers**".
4. **De Provincie Groningen**, te dezen vertegenwoordigd door de Commissaris van de Koningin, de heer J.G.M. Alders.

 5. **De Provincie Fryslân**, te dezen vertegenwoordigd door de Commissaris van de Koningin, de heer drs. E.H.T.M. Nijpels.

 6. **De Provincie Drenthe**, te dezen vertegenwoordigd door de plaatsvervangend Commissaris van de Koningin, de heer drs. S.B. Swierstra.

 7. **De Provincie Flevoland**, te dezen vertegenwoordigd door de Commissaris van de Koningin, de heer mr. M.J.E.M. Jager.

partijen sub 4 t/m 7 hierna gezamenlijk te noemen: "**de Provincies**".

8. **De gemeente Groningen**, te dezen vertegenwoordigd door de burgemeester de heer drs. J. Wallage.

9. **De gemeente Leeuwarden**, te dezen vertegenwoordigd door de waarnemend burgemeester, mevrouw M. de Boer.

10. **De gemeente Lelystad**, te dezen vertegenwoordigd door de burgemeester, de heer drs. Ch. Leeuwe.

11. **De gemeente Heerenveen**, te dezen vertegenwoordigd door de burgemeester, de heer drs. P.M.M. de Jonge.

12. **De gemeente Smallingerland**, te dezen vertegenwoordigd door de burgemeester, de heer mr. ing. P. van der Zaag.

13. **De gemeente Noordoostpolder**, te dezen vertegenwoordigd door de burgemeester, de heer W.L.F.C. ridder van Rappard.

14. **De gemeente Almere**, te dezen vertegenwoordigd door de burgemeester, de heer drs. H.G. Ouwerkerk.

partijen sub 8 t/m 14 hierna gezamenlijk ook te noemen: "de Gemeenten".

OVERWEGENDE:

- (a) dat in het Structuurschema Verkeer en Vervoer 2 (SVV 2) het traject tussen Lelystad en Groningen op de kaarten van hoofdstuk 4 is aangegeven als "overige spoorlijn voor personenvervoer" en als "aanleg nieuw traject/studieproject" en in de toelichting daarop is gesteld dat met betrekking tot dit project het voornemen bestaat om voor het einde van de (toen) lopende Kabinetsperiode op basis van nadere studie te komen tot besluitvorming;
- (b) dat het Kabinet in 1998 in bestuurlijk overleg met het Samenwerkingsverband Noord-Nederland, waarin zijn vertegenwoordigd de Provincies Groningen, Fryslân en Drenthe, de toezegging heeft gedaan zich te zullen inspannen om een snelle verbinding, de Zuiderzeelijn, tussen de Randstad en het Noorden op te nemen in het Structuurschema Verkeer en Vervoer 3 (SVV 3), waarbij het streven erop is gericht om de uitvoering voor 2010 te beginnen. Deze toezegging is bevestigd in het regeerakkoord van 1998;
- (c) dat de Zuiderzeelijn vervolgens is opgenomen in de destijds in procedure zijnde planologische kernbeslissing Nationaal Verkeers- en Vervoersplan;
- (d) dat het Kabinet van mening is dat realisatie van een snelle verbinding tussen het Noorden en de Deltametropool via Flevoland en Friesland naar Groningen wenselijk is;
- (e) dat het Kabinet beoogt met de Zuiderzeelijn de bereikbaarheid van het Noorden en de Randstad te verbeteren en zodoende de regionale economie in het Noorden te stimuleren, alsmede een bijdrage te leveren aan het verbeteren van het evenwicht in de sociaal economische situatie en de ruimtelijke ontwikkelingen in Nederland. Het Kabinet wil tevens de mogelijkheden benutten die de Zuiderzeelijn biedt om ruimtelijke ontwikkelingen te sturen. De bereikbaarheid van het Noorden wordt met aanleg van de Zuiderzeelijn sterk verbeterd. De lijn vormt samen met de A6/A7 de vervoersas tussen de Deltametropool, Heerenveen en Groningen, via Flevoland, en biedt potenties om de regionaal-economische structuur van het Noorden te versterken. De ruimtelijk-economische effecten van de Zuiderzeelijn dienen geconcentreerd te worden binnen de bundelingsgebie-

den van de stedelijke netwerken. Deze geconcentreerde ontwikkeling levert een bijdrage aan de centrumvorming. Tevens wordt hiermee een ongewenste ruimtelijke spreiding van effecten voorkomen;

- (f) dat het Kabinet, nadat een tweetal verkenningen waren uitgevoerd, op 21 december 2001 heeft besloten dat de bijdrage aan de hiervoor onder (e) omschreven doelstelling het grootst is bij realisatie van de Zuiderzeelijn via Flevoland en Friesland, met name in de vorm van een hogesnelheidslijn of een magneetweefbaan c.q. een magneetweefmetro;
- (g) dat het Kabinet eveneens op 21 december 2001 heeft besloten een vervolgpprocedure te starten waarin een zogenoemde geïntegreerde Tracé-/MER-aanbestedingsprocedure wordt gevolgd, bestaande uit (i) een of meer procedures die kunnen leiden tot de aanbesteding van aanleg, beheer en onderhoud van alsmede het vervoer over de Zuiderzeelijn in de vorm van een hogesnelheidslijn of een magneetweefbaan c.q. een magneetweefmetro en (ii) een Tracé-/MER-procedure waarin naast deze alternatieven ook andere alternatieven worden uitgewerkt zoals de Zuiderzeelijn in de vorm van een intercityverbinding en een snelle verbinding in de vorm van de Hanzelijn plus, welke andere alternatieven als terugvalopties kunnen gelden voor het geval de geïntegreerde Tracé-/MER-aanbestedingsprocedure niet tot het gewenste resultaat leidt;
- (h) dat het Kabinet voor de geïntegreerde Tracé-/MER-aanbestedingsprocedure € 2,73 miljard (tweemiljard zehonderddertig miljoen euro) (netto contante waarde 2010, prijspeil 2002) heeft gereserveerd. Dit betreft een maximum bijdrage met een all-in karakter, dat wil zeggen inclusief alle kostencomponenten gebonden aan de investering (onder meer voor inpassing, stations, en dergelijke);
- (i) dat naar aanleiding van het kabinetsbesluit van 21 december 2001 de PKB Vijfde Nota ruimtelijke ordening, deel c, kabinetsstandpunt, is aangepast in die zin dat daarin rekening wordt gehouden met de mogelijke aanleg van de Zuiderzeelijn, zoals blijkt uit de brief van 24 januari 2002 van de Minister van VROM aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal;
- (j) dat de Provincies en de Gemeenten ten behoeve van de ruimtelijke- en economische ontwikkeling van het Noorden en Flevoland een snelle verbinding via Flevoland en Friesland noodzakelijk achten en bereid zijn samen met de Staat het kabinetsbesluit van 21 december 2001 uit te werken en vervolgens uit te voeren;

- (k) dat partijen van mening zijn dat een sturend ruimtelijk beleid onontbeerlijk is om de sociaal-economische ontwikkeling en het behoud van de open ruimte met zijn landschappelijke diversiteit met elkaar in harmonie te brengen en bereid zijn dit beleid in gezamenlijke regie te ontwikkelen;
- (l) dat partijen van mening zijn dat het project Zuiderzeelijn door rijk en regio gezamenlijk dient te worden uitgevoerd in die zin dat zij in alle opzichten gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor alle projectgerelateerde activiteiten en aspecten, behoudens uiteraard de wettelijke bevoegdheden die door alle Partijen worden voorbehouden;
- (m) dat de Minister van V&W en de voorzitter van de Regionale Stuurgroep Zuiderzeelijn, waarin zijn vertegenwoordigd de Provincies en de Gemeenten op 13 februari 2002 een intentieverklaring hebben getekend met het doel te komen tot (nadere) afspraken over samenwerking tussen partijen en deze vast te leggen in een samenwerkingsovereenkomst;
- (n) dat deze overeenkomst de samenwerkingsovereenkomst is als bedoeld in de intentieverklaring van 13 februari 2002.
- (o) dat de Raden van de Gemeenten en de Staten van de Provincies op 28 juni 2002 hebben ingestemd met het concept van de samenwerkingsovereenkomst en de desbetreffende Colleges van Burgemeester en Wethouders van de Gemeenten, respectievelijk Colleges van Gedeputeerde Staten van de Provincies, hebben gemachtigd om namens de Raad het raadsbesluit respectievelijk namens de Staten het statenbesluit uit te voeren en de Samenwerkingsovereenkomst aan te gaan c.q. te doen aangaan;
- (p) dat de Colleges van Burgemeester en Wethouders van de Gemeenten en de Colleges van Gedeputeerde Staten van de Provincies vervolgens hebben besloten de samenwerkingsovereenkomst aan te gaan.

KOMEN OVEREEN ALS VOLGT:

Artikel 1: Definities

- 1.1 **Aanbesteder:** de aanbestede als bedoeld in artikel 9.1;
- 1.2 **Aanbesteding:** de procedure(s) die (uiteindelijk) kan (kunnen) leiden tot gunning van (een) concessie(s) en/of opdracht(en) tot ontwerp, aanleg, beheer, onderhoud van alsmede de (vervoers)exploitatie van de HSL of de MZB/MZM;
- 1.3 **Afweging van alternatieven:** de keuze op basis van de resultaten van de Prijsvraag en de MER op hoofdlijnen om de Geïntegreerde procedure voort te zetten voor de MZB/MZM en/of de HSL dan wel de Geïntegreerde procedure niet voort te zetten;
- 1.4 **Beslismoment:** een moment in de Aanbesteding waarop een beslissing moet worden genomen over de wijze waarop de Aanbesteding wordt voortgezet;
- 1.5 **Bestuur:** het ZZL-bestuur dan wel na de oprichting als bedoeld in artikel 3.1 het bestuur van de Projectorganisatie Zuiderzeelijn;
- 1.6 **Bevoegd gezag:** De Minister van V&W en de Minister van VROM dan wel de Minister van V&W in overeenstemming met de Minister van VROM, in de hoedanigheid van bevoegd gezag inzake de MER op hoofdlijnen en de Tracéprocedure;
- 1.7 **Bevoegdheden:** de publiekrechtelijke bevoegdheden van Partijen met betrekking tot aspecten welke verband houden met het Project, doch met uitzondering van de verlening van vervoersconcessies en/of beheersconcessies door de Minister van V&W alsmede het vaststellen van het Tracébesluit;
- 1.8 **Budget:** het totaal van de Rijksbijdrage, de Regionale bijdrage en eventueel andere ten behoeve van de realisatie van het Project bijeengebrachte publieke gelden, waaronder eventuele EU-subsidies;
- 1.9 **Geïntegreerde procedure:** de geïntegreerde Tracé-/MER-/Aanbestedingsprocedure zoals in hoofdlijnen omschreven in **bijlage 1** bij deze overeenkomst;
- 1.10 **Gemeenschappelijke regeling:** de door partijen te treffen gemeenschappelijke regeling als bedoeld in de Wet gemeenschappelijke regelingen;
- 1.11 **Groen Polder Overleg:** een vertegenwoordiging van de in **bijlage 2** bij deze overeenkomst bedoelde maatschappelijke organisaties;

- 1.12 **Gunningsbeslissing:** de gunning van (een) concessie(s) en/of opdracht(en) ingevolge de Aanbesteding tot uitvoering van (onderdelen van) het Project;
- 1.13 **Hanzelijn plus:** een railverbinding tussen de Randstad en het Noorden via de Hanzelijn, waarbij het bestaande spoor tussen Amsterdam en Lelystad, het nog aan te leggen spoor tussen Lelystad en Zwolle en het bestaande spoor tussen Zwolle en Groningen/Leeuwarden geschikt wordt gemaakt voor hogere snelheden;
- 1.14 **HSL:** de Zuiderzeelijn in de vorm van een hogesnelheidslijn;
- 1.15 **IC:** de Zuiderzeelijn in de vorm van een intercityverbinding;
- 1.16 **Keuze preferred tenderer:** de keuze van de mededingende partij(en) die in de Aanbesteding word(t)(en) aangewezen als degene(n) met wie gedurende een zekere periode van exclusiviteit wordt onderhandeld over de gunning van de (een) concessie(s) en/of opdracht(en) tot uitvoering van (onderdelen van) het Project;
- 1.17 **Masterplan:** het beleidsplan waarin onder verantwoordelijkheid van de Regio de Ruimtelijke ontwerpogave wordt uitgewerkt;
- 1.18 **Maximale Prijs:** de maximale prijs die aan de opdrachtnemer(s) voor de uitvoering van het Project kan worden betaald zoals vastgesteld ingevolge het bepaalde in artikel 14.2 en 14.3;
- 1.19 **MER op hoofdlijnen:** de ten behoeve van de Afweging van alternatieven op te stellen milieu-effectrapportage;
- 1.20 **MER-procedure:** de voor het totstandkomen van de MER op hoofdlijnen te volgen procedure;
- 1.21 **MER-tracébesluit:** de ten behoeve van Tracébesluit op te stellen milieu-effectrapportage;
- 1.22 **MZB/MZM:** de Zuiderzeelijn in de vorm van een magneetweefbaan (MZB) of magneetweefmetro (MZM);

- 1.23 **Openbaar lichaam:** het door het treffen van de Gemeenschappelijke regeling in te stellen openbaar lichaam;
- 1.24 **Partijen:** de partijen bij deze overeenkomst;
- 1.25 **Prijsvraag:** de uitnodiging aan mededingende partijen tot het indienen van plannen in de eerste fase van de Aanbesteding, zoals omschreven in bijlage 1 bij deze overeenkomst;
- 1.26 **Programma van eisen:** de in het kader van de Aanbesteding aan het Project te stellen eisen en randvoorwaarden;
- 1.27 **Project:** het ontwerp, de aanleg, het beheer, het onderhoud en de (vervoers)exploitatie van de Zuiderzeelijn en de voorbereidingen daartoe, alsmede de afstemming met de ontwikkeling en implementatie van de Ruimtelijke ontwerpogave;
- 1.28 **Projectdirecteur:** de projectdirecteur van de Tijdelijke Projectorganisatie Zuiderzeelijn als omschreven in het instellingsbesluit van de Minister van V&W als bedoeld in artikel 4.1;
- 1.29 **Projectorganisatie Zuiderzeelijn:** de door partijen op te richten zelfstandige gezamenlijke projectorganisatie met rechtspersoonlijkheid die belast zal worden met de uitvoering van het Project;
- 1.30 **Regio:** de Provincies en de Gemeenten;
- 1.31 **Regionale bijdrage:** de door de Regio aan het Project te leveren financiële bijdrage;
- 1.32 **Regionale stuurgroep:** de regionale stuurgroep waarin zijn vertegenwoordigd de Provincies en de Gemeenten.
- 1.33 **Rijksbijdrage:** de door de Staat aan het Project te leveren financiële bijdrage;
- 1.34 **Ruimtelijke ontwerpogave:** de met de Zuiderzeelijn samenhangende opgave om binnen het kader van de PKB Vijfde Nota ruimtelijke ordening:
- een sturend ruimtelijk beleid te ontwikkelen en te implementeren in de daarvoor bestemde ruimtelijke plannen op regionaal en lokaal niveau, met als doel de ruimtelijk economische effecten (wonen en werken) te con-

centreren in de halteplaatsen in de bundelingsgebieden van de stedelijke netwerken die gelegen zijn binnen de Noordelijke Ontwikkelingsas, alsmede in de steden Lelystad en Emmeloord, waarbij bijzondere aandacht zal worden geschonken aan de positie van Lelystad als provinciehoofdstad; en

- de mogelijkheden te benutten die de Zuiderzeelijn biedt om de kwaliteiten in het landelijk gebied te behouden en te versterken,

een en ander zoals nader omschreven in **bijlage 3** bij deze overeenkomst.

- 1.35 **Samenwerkingsovereenkomst:** deze overeenkomst;
- 1.36 **Scope van de Aanbesteding:** de middelen de Aanbesteding te gunnen onderdelen van het Project, zoals omschreven in **bijlage 4, onderdeel A** bij deze overeenkomst;
- 1.37 **Scope van de MER-procedure/Tracéprocedure:** de in de MER-procedure en/of de Tracéprocedure te betrekken onderdelen van het Project, zoals omschreven in **bijlage 4, onderdeel A** bij deze overeenkomst;
- 1.38 **Scope van de Ruimtelijke ontwerpogave:** de van de PKB Vijfde Nota over de ruimtelijke ordening afgeleide elementen van de Ruimtelijke ontwerpogave, zoals omschreven in **bijlage 3** bij de overeenkomst, die door de Regio en de overige betrokken lagere overheden gezamenlijk in het Masterplan dienen te worden uitgewerkt;
- 1.39 **Standpuntbepaling:** de beslissing van **het** Bevoegd gezag als bedoeld in artikel 9 van de Tracéwet;
- 1.40 **Tijdelijke Projectorganisatie Zuiderzeelijn:** de door de Minister van V&W op te richten projectorganisatie die, totdat de Projectorganisatie Zuiderzeelijn is opgericht, belast is met de voorbereiding van het Project;
- 1.41 **Topeisen:** de eisen die in ieder geval in het Programma van eisen moeten worden opgenomen c.q. (verder) moeten worden uitgewerkt, zoals omschreven in **bijlage 5** bij deze overeenkomst;
- 1.42 **Tracébesluit:** het in verband met de aanleg van de Zuiderzeelijn op te stellen tracébesluit als bedoeld in de Tracéwet;
- 1.43 **Tracéprocedure:** de reguliere besluitvormingsprocedure om te komen tot het Tracébesluit, waaronder begrepen het opstellen van de MER-tracébesluit;
- 1.44 **Trajectnota:** de trajectnota als bedoeld in artikel 3 van de Tracéwet;

1.45 **Vergunningen:** vergunningen, dispensaties, afwijkingen en soortgelijke besluiten benodigd voor de uitvoering van het Project, met uitzondering van het Tracébesluit en de vervoersconcessies en/of beheersconcessies;

1.46 **Zuiderzeelijn:** een snelle verbinding tussen de Randstad en het Noorden via Flevoland en Friesland naar Groningen, zoals te zijner tijd aangegeven op een kaart van indicatieve en limitatieve railwegverbindingen die behoort tot een van kracht zijnd plan als bedoeld in artikel 2a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening;

1.47 **ZZL-bestuur:** het bestuur als bedoeld in artikel 4.2.

Artikel 2: Samenwerking

2.1 Het Project Zuiderzeelijn is een gezamenlijk project van de Staat en de Regio. Dit houdt onder meer in dat:

2.1.1 Partijen gezamenlijk werken aan de voorbereiding en realisatie van het Project en in alle opzichten gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor (het bevorderen van) de voortgang en de (wijze van) uitvoering van het Project; en

2.1.2 Partijen gezamenlijk vorm geven aan de Geïntegreerde procedure en gezamenlijk zorgdragen voor de uitvoering ervan; en

2.1.3 Partijen ernaar streven om in consensus tot besluitvorming te komen; en

2.1.4 Partijen een gezamenlijke Projectorganisatie Zuiderzeelijn oprichten die één loket vormt voor de markt, andere betrokken overheden en (overige) derden voor alle zaken het Project betreffende,

één en ander zoals nader omschreven in de Samenwerkingsovereenkomst.

2.2 Partijen zullen alles in het werk stellen om het Project voortvarend binnen de in de Samenwerkingsovereenkomst vastgelegde eisen en voorwaarden te realiseren.

Artikel 3: Gemeenschappelijke regeling

- 3.1 Partijen richten zo spoedig mogelijk na inwerkingtreding van de Samenwerkingsovereenkomst gezamenlijk de Projectorganisatie Zuiderzeelijn op in principe door het treffen van de Gemeenschappelijke regeling, zulks in ieder geval op basis van de navolgende uitgangspunten:
- 3.1.1 Met het treffen van de Gemeenschappelijke regeling wordt een openbaar lichaam ingesteld: de Projectorganisatie Zuiderzeelijn;
 - 3.1.2 De Projectorganisatie Zuiderzeelijn is gevestigd te Lelystad;
 - 3.1.3 De Projectorganisatie Zuiderzeelijn is een gezamenlijke organisatie van de Staat en de Regio;
 - 3.1.4 Het bestuur van het Openbaar lichaam bestaat uit een algemeen bestuur, een dagelijks bestuur en een voorzitter;
 - 3.1.5 Het bestuur van het Openbaar lichaam is voldoende en eenduidig gemandateerd opdat het te allen tijde daadkrachtig en slagvaardig kan optreden;
 - 3.1.6 Afhankelijk van het stadium waarin het Project verkeert, zullen bevoegdheden van Partijen aan het bestuur van het Openbaar lichaam worden overgedragen. Met name in de fase van de (voorbereiding van) de aanleg van de Zuiderzeelijn worden in toenemende mate bevoegdheden van Partijen aan het bestuur van het Openbaar lichaam overgedragen;
 - 3.1.7 Alle Partijen zijn vertegenwoordigd in het algemeen bestuur van het Openbaar lichaam zodat de belangen van alle Partijen steeds zijn vertegenwoordigd bij de voorbereiding en realisatie van het Project;
 - 3.1.8 De Projectorganisatie Zuiderzeelijn fungeert als één loket naar de markt, andere betrokken overheden en (overige) derden voor alle aspecten het Project betreffende, waaronder in ieder geval begrepen:

- het zich presenteren en fungeren als centraal aanspreek- en informatiepunt;
 - het verzorgen van communicatie en publiciteit; en
 - het coördineren van verlening van Vergunningen.
- 3.2 Indien en zodra blijkt dat het niet mogelijk dan wel niet langer wenselijk is de Gemeenschappelijke regeling te treffen treden Partijen met elkaar in overleg over een andere juridische vorm van de Projectorganisatie Zuiderzeelijn, waarbij zoveel mogelijk wordt aangesloten bij het bepaalde in artikel 3.1.
- 3.3 De rechten en verplichtingen die verband houden met de rol van de Minister van V&W en/of de Minister van VROM als Bevoegd gezag blijven buiten de Projectorganisatie Zuiderzeelijn.
- 3.4 De kosten van de Projectorganisatie Zuiderzeelijn, waaronder begrepen de kosten van de Geïntegreerde procedure, komen ten laste van het Budget, tenzij de Aanbesteding en/of de Geïntegreerde procedure tussentijds niet wordt voortgezet ingevolge het bepaalde in deze Samenwerkingsovereenkomst, in welk geval de voornoemde kosten van de Projectorganisatie Zuiderzeelijn voor 80% ten laste komen van de Staat en voor 20% ten laste komen van de Regio.
- 3.5 De Provincies en de Gemeenten zullen met ingang van de datum van oprichting van de Projectorganisatie Zuiderzeelijn op nader overeen te komen voorwaarden menskracht bij de Projectorganisatie Zuiderzeelijn detacheren en/of anderszins inzetten, waarbij in ieder geval geldt dat iedere Provincie ten minste 1 (één) projectleider (1fte) om niet zal detacheren.

Artikel 4: Tijdelijke Projectorganisatie Zuiderzeelijn

- 4.1 De Minister van V&W stelt per de datum van inwerkingtreding van de Samenwerkingsovereenkomst de Tijdelijke Projectorganisatie Zuiderzeelijn in door middel van een instellingsbesluit waarvan de concepttekst als **bijlage 6** aan de Samenwerkingsovereenkomst is gehecht. De Tijdelijke Projectorganisatie Zuiderzeelijn is per de datum van inwerkingtreding van de Samenwerkingsovereenkomst gevestigd te 's-Gravenhage en wordt zo spoedig mogelijk daarna gevestigd te Lelystad.
- 4.2 Er is een ZZL-bestuur dat bestaat uit 4 (vier) leden, te weten de Minister van V&W dan wel een vervanger, de Minister van VROM dan wel een vervanger, 1

(één) vertegenwoordiger namens de Provincies en 1 (één) vertegenwoordiger namens de Gemeenten. Wanneer het ZZL-bestuur niet tot een unanieme beslissing komt, wordt de beslissing genomen door de Aanbesteder voor zover het betreft beslissingen in het kader van de Aanbesteding dan wel door het Bevoegd gezag voor zover het betreft beslissingen in het kader van de MER-procedure en/of de Tracéprocedure.

- 4.3 De rechten en verplichtingen die verband houden met de rol van de Minister van V&W en/of de Minister van VROM als Bevoegd gezag blijven buiten de Tijdelijke Projectorganisatie Zuiderzeelijn.

Artikel 5: Geïntegreerde procedure

- 5.1 Het Bestuur zal op basis van de Scope van de Aanbesteding, de Scope van de MER-procedure/Tracéprocedure en met inachtneming van de (Europeesrechtelijke) wet- en regelgeving de Geïntegreerde procedure nader vormgeven en waar nodig de hoofdlijnen daarvan aanpassen. Hierbij zal het Europese en nationale spoorweg- en aanbestedingsrecht in acht worden genomen en zal rekening worden gehouden met te verwachten toekomstige spoorwegwet- en regelgeving ten aanzien waarvan thans de parlementaire behandeling plaatsvindt. Het concept voor de Geïntegreerde procedure wordt door het Bestuur vastgesteld en voorgelegd aan de Aanbesteder en het Bevoegd gezag.
- 5.2 De Aanbesteder en het Bevoegd gezag stellen op basis van het in artikel 5.1 bedoelde concept de Geïntegreerde procedure definitief vast.
- 5.3 De op grond van dit artikel definitief vastgestelde Geïntegreerde procedure kan alleen worden gewijzigd met toepassing van de in artikel 5.1 en 5.2 beschreven procedure.
- 5.4 Partijen zullen zich naar beste vermogen inspannen om de Geïntegreerde procedure zo voorspoedig mogelijk te laten verlopen.
- 5.5 Partijen zullen de mededingende partijen met inachtneming van het bepaalde in artikel 18 eenduidig informeren.
- 5.6 Partijen zullen de mededingende partijen en hun alternatieven in de Geïntegreerde procedure non-discriminatoir behandelen.

Artikel 6: Vaststelling Programma van eisen

- 6.1 Het Programma van eisen wordt vastgesteld door het Bestuur en/of de Aanbesteder en/of het Bevoegd gezag en behoeft de instemming van alle Partijen, een en ander volgens de procedure als hierna omschreven in artikel 6.2 t/m 6.8.
- 6.2 Het Bestuur stelt binnen het Budget, binnen de Scope van de Aanbesteding en op basis van de Toepisen het concept-Programma van eisen op. Het concept-Programma van eisen wordt voor commentaar voorgelegd aan het Groen Polder Overleg. Vervolgens wordt het concept -Programma van eisen, al dan niet in aangepaste vorm, door het Bestuur vastgesteld en voor commentaar voorgelegd aan Partijen.
- 6.3 Alle Partijen hebben gedurende een periode van 6 (zes) weken na de datum van toezending van het concept-Programma van eisen de gelegenheid schriftelijk en gemotiveerd commentaar te leveren op het concept. Dit commentaar wordt gericht aan het Bestuur.
- 6.4 Na ommekomst van de in artikel 6.3 bedoelde termijn stelt het Bestuur, kennis genomen hebbende van het in artikel 6.3 bedoelde commentaar van Partijen en nadat het heeft getoetst of het Programma van eisen redelijk perspectief biedt op reële plannen van mededingende partijen in de Prijsvraag, het Programma van eisen vast, zulks binnen het Budget, binnen de Scope van de Aanbesteding en op basis van de Toepisen. De Aanbesteder en/of het Bevoegd gezag kan (kunnen) deze vaststelling ongedaan maken en een andere beslissing nemen indien het door het Bestuur vastgestelde Programma van eisen naar het oordeel van de Aanbesteder en/of het Bevoegd gezag met zich zou brengen dat de Aanbesteder in de Aanbesteding en/of de Staat en/of Minister van V&W en/of de Minister van VROM in de MER-procedure en/of de Tracéprocedure in strijd zou(den) handelen met toepasselijke wet- en regelgeving.
- 6.5 Het Bestuur zendt het ingevolge artikel 6.4 vastgestelde Programma van eisen zo spoedig mogelijk ter instemming aan alle Partijen. De Ministers, de Provincies en de Gemeenten sturen het ingevolge artikel 6.4 vastgestelde Programma van eisen aan de Ministerraad respectievelijk de desbetreffende Staten respectievelijk de desbetreffende Raden.
- 6.6 Elke Partij zal binnen 4 (vier) weken na de datum van toezending van het vastgestelde Programma van eisen het Bestuur berichten hetzij dat zij instemt met het vastgestelde Programma van eisen, dan wel dat zij niet instemt met het vastgestelde Programma van eisen in welk geval ook een motivering van dit standpunt wordt gegeven.

Indien een partij het Bestuur niet binnen de genoemde periode van 4 (vier) weken heeft bericht als bedoeld in dit artikellid, wordt de betreffende Partij geacht te hebben ingestemd met het vastgestelde Programma van eisen.

6.7 Indien (één of meer) partijen niet instem(t)(men) met het ingevolge artikel 6.4 vastgestelde Programma van eisen, treden Partijen zo spoedig mogelijk met elkaar in overleg om de consequenties hiervan te bespreken en een oplossing te vinden voor de ontstane situatie, zulks in de geest van de Samenwerkingsovereenkomst.

Indien Partijen binnen 8 (acht) weken na de datum waarop de in artikel 6.6 bedoelde periode van 4 (vier) weken is verstreken, geen overeenstemming hebben bereikt over een oplossing wordt de Geïntegreerde procedure niet voortgezet.

6.8 De Ministers stellen de Tweede Kamer der Staten Generaal schriftelijk in kennis van de uitkomsten van de in artikel 6.2 t/m 6.7 beschreven procedure.

6.9 Het op grond van dit artikel vastgestelde Programma van eisen kan alleen worden gewijzigd met toepassing van de in artikel 6.2 t/m 6.8 beschreven procedure.

6.10 Indien de Geïntegreerde procedure niet wordt voortgezet als bedoeld in artikel 6.7 komen de (financiële) gevolgen voor Partijen daarvan, alsook de tot dat moment door Partijen gemaakte kosten, behoudens het bepaalde in artikel 3.4, voor rekening van de Partij(en) die de financiële gevolgen ondervind(t)(en) respectievelijk de kosten heeft (hebben) gemaakt.

6.11 Partijen zijn over en weer nimmer gehouden tot vergoeding van enigerlei schade van andere Partijen in verband met het in artikel 6. 10 bedoelde niet voortzetten van de Geïntegreerde procedure.

Artikel 7: Afweging van alternatieven

7.1 De Afweging van alternatieven vindt plaats door het Bestuur en/of de Aanbesteder en/of het Bevoegd gezag en behoeft de instemming van alle Partijen, een en ander volgens de procedure zoals omschreven hierna in artikel 7.2 t/m 7.9.

- 7.2 Ten behoeve van de Afweging van alternatieven stelt het Bestuur binnen 4 (vier) weken nadat de resultaten van de Prijsvraag bekend zijn en met betrekking tot de MER op hoofdlijnen de wettelijke termijnen voor inspraak en advisering in het kader van de Wet milieubeheer zijn verstreken een concept-beslissing Afweging van alternatieven op. De concept-beslissing is voorzien van een toelichting met onder meer een overzicht van de feiten en een motivering van de beslissing.
- 7.3 Bij de Afweging van alternatieven kan worden besloten de Geïntegreerde procedure niet voort te zetten indien niet wordt gekozen voor de HSL en/of de MZB/MZM en/of indien de alsdan voorliggende resultaten van de Prijsvraag niet passen binnen het Programma van eisen dan wel gelet op de alsdan voorliggende resultaten van de Prijsvraag geen reëel perspectief op adequate biedingen bestaat.
- 7.4 Het Bestuur legt de concept-beslissing als bedoeld in artikel 7.2 voor commentaar voor aan Partijen. Partijen hebben gedurende een periode van 6 (zes) weken na de datum van toezending van de concept-beslissing de gelegenheid schriftelijk en gemotiveerd commentaar te leveren op de concept-beslissing. Dit commentaar wordt gericht aan het Bestuur.
- 7.5 Na ommekomst van de in artikel 7.4 bedoelde termijn stelt het Bestuur, kennis genomen hebbende van het in artikel 7.4 bedoelde commentaar van Partijen, de beslissing Afweging van alternatieven vast. De Aanbesteder en/of het Bevoegd gezag kan (kunnen) deze vaststelling ongedaan maken en een andere beslissing nemen indien de door het Bestuur vastgestelde beslissing naar het oordeel van de Aanbesteder en/of het Bevoegd gezag met zich zou brengen dat de Aanbesteder in de Aanbesteding en/of de Staat en/of Minister van V&W en/of de Minister van VROM in de MER-procedure en/of de Tracéprocedure in strijd zou(den) handelen met toepasselijke wet- en regelgeving.
- 7.6 Het Bestuur zendt de ingevolge artikel 7.5 vastgestelde beslissing Afweging van alternatieven zo spoedig mogelijk ter instemming aan alle Partijen. De Ministers, de Provincies en de Gemeenten sturen de ingevolge artikel 7.5 vastgestelde beslissing Afweging van alternatieven aan de Ministerraad respectievelijk de desbetreffende Staten respectievelijk de desbetreffende Raden.
- 7.7 Elke Partij zal binnen 4 (vier) weken na de datum van toezending van de vastgestelde beslissing Afweging van alternatieven het Bestuur berichten hetzij dat zij instemt met de beslissing, dan wel dat zij niet instemt met de beslissing in welk geval tegelijkertijd ook een schriftelijke motivering van dit standpunt wordt gegeven.

Indien een Partij het Bestuur niet binnen de genoemde periode van 4 (vier) weken heeft bericht als bedoeld in dit artikellid, wordt de betreffende partij geacht te hebben ingestemd met de vastgestelde beslissing Afweging van alternatieven.

- 7.8 Indien (één of meer) Partijen niet instem(t)(men) met de vastgestelde beslissing Afweging van alternatieven als bedoeld in artikel 7.5, treden partijen zo spoedig mogelijk met elkaar in overleg om de consequenties hiervan te bespreken en een oplossing te vinden voor de ontstane situatie in de geest van de Samenwerkingsovereenkomst. Indien Partijen binnen 8 (acht) weken na de datum waarop de in artikel 7.7 bedoelde periode van 4 (vier) weken is verstreken, geen overeenstemming hebben bereikt over een oplossing wordt de Geïntegreerde procedure niet voortgezet.
- 7.9 De Ministers stellen de Tweede Kamer der Staten-Generaal schriftelijk in kennis van de uitkomsten van de in artikel 7.2 t/m 7.8 beschreven procedure.
- 7.10 De op grond van dit artikel vastgestelde beslissing Afweging van alternatieven kan alleen worden gewijzigd met toepassing van de in artikel 7.2 t/m 7.9 beschreven procedure.
- 7.11 Indien bij de Afweging van alternatieven de Aanbesteding niet wordt voortgezet komen de (financiële) gevolgen voor Partijen daarvan, alsook de tot dat moment door Partijen gemaakte kosten, behoudens het bepaalde in artikel 3.4, voor rekening van de Partij(en) die de financiële gevolgen ondervind(t)(en) respectievelijk de kosten heeft (hebben) gemaakt.
- 7.12 Partijen zijn over en weer nimmer gehouden tot vergoeding van enigerlei schade van andere Partijen in verband met het in artikel 7.11 bedoelde niet voortzetten van de Aanbesteding.

Artikel 8: Keuze preferred tenderer en Gunningsbeslissing

- 8.1 Ten behoeve van de Keuze preferred tenderer respectievelijk de Gunningsbeslissing stelt het Bestuur tijdig voor de datum waarop de betreffende beslissing moet worden genomen een concept-beslissing op. De concept-beslissing is voorzien van een toelichting met onder meer een overzicht van de feiten en een motivering van de beslissing.
- 8.2 Bij de Keuze preferred tenderer kan het Bestuur besluiten de Aanbesteding niet voort te zetten indien de Standpuntbepaling inhoudt dat de aanleg van de HSL en/of de MZB/MZM niet verder in overweging wordt genomen en/of omdat gelet op de alsdan in de Aanbesteding voorliggende biedingen geen reëel perspectief op onderhandeling met de bidders bestaat.
- 8.3 Bij de Gunningsbeslissing kan het Bestuur besluiten de Aanbesteding niet voort te zetten indien de alsdan voorliggende biedingen niet passen binnen het Programma van eisen of niet vallen binnen het Budget dan wel indien toepasselijk de Maximale Prijs.
- 8.4 Het Bestuur zal de concept-beslissing tot uiterlijk 4 (vier) weken voor de datum waarop de betreffende beslissing moet worden genomen voorleggen aan Partijen.
Partijen hebben gedurende een periode van 3 (drie) weken na de datum van toezending van de concept-beslissing de gelegenheid schriftelijk en gemotiveerd commentaar te leveren op de concept-beslissing. Dit commentaar wordt gericht aan het Bestuur.
- 8.5 Na ommekomst van de in artikel 8.4 bedoelde termijn stelt het Bestuur, kennis genomen hebbende van het in artikel 8.4 bedoelde commentaar van Partijen, de beslissing definitief vast.
- 8.6 De Aanbesteder en/of het Bevoegd gezag kan (kunnen) deze vaststelling ongedaan maken en een andere beslissing nemen indien de door het Bestuur vastgestelde beslissing naar het oordeel van de Aanbesteder en/of het Bevoegd gezag met zich zou brengen dat de Aanbesteder in de Aanbesteding en/of de Staat en/of Minister van V&W en/of de Minister van VROM in MER-procedure en/of de Tracéprocedure in strijd zou(den) handelen met toepasselijke wet- en regelgeving.
- 8.7 Indien bij de Keuze preferred tenderer of bij de Gunningsbeslissing wordt besloten de Aanbesteding niet voort te zetten komen de (financiële) gevolgen

voor Partijen van die tussentijdse beëindiging, alsook de tot dat moment door Partijen gemaakte kosten, behoudens het bepaalde in artikel 3.4, voor rekening van de Partij(en) die de financiële gevolgen ondervindt(en) respectievelijk de kosten heeft (hebben) gemaakt.

- 8.8 Partijen zijn over en weer nimmer gehouden tot vergoeding van enigerlei schade van andere Partijen in verband met het in artikel 8.7 bedoelde niet voortzetten van de Aanbesteding.

Artikel 9: Aanbesteding

- 9.1 Partijen komen overeen dat de Staat en/of de Minister van V&W in beginsel optreedt als aanbesteder in de Aanbesteding en als concessieverlener en/of opdrachtgever jegens de mededingende partij(en) aan wie ingevolge de Aanbesteding de concessie(s) en/of opdracht(en) word(t)(en) gegund.

- 9.2 De Aanbesteding kent vooralnog de volgende Beslismomenten:

- 9.2.1 De vaststelling van het prekwalificatiedocument;
- 9.2.2 De prekwalificatie;
- 9.2.3 De vaststelling van de Prijsvraag;
- 9.2.4 De vaststelling van uitnodigingen tot het indienen van biedingen.

Indien de definitief vastgestelde Geïntegreerde procedure andere en/of gewijzigde Beslismomenten bevat is het bepaalde hierna in artikel 9.3 op die andere en/of gewijzigde Beslismomenten van overeenkomstige toepassing.

- 9.3 De besluitvorming op de Beslismomenten geschiedt als volgt:

- 9.3.1 Het Bestuur stelt tijdig voor elk Beslismoment een concept-beslissing op. De concept-beslissing is voorzien van een toelichting met onder meer een overzicht van de feiten en een motivering van de beslissing.
- 9.3.2 Indien het Bestuur dit noodzakelijk acht, legt het de concept-beslissing tot uiterlijk 4 (vier) weken voor het betreffende Beslismoment voor aan Partijen.
- 9.3.3 Indien aan hen voorgelegd, hebben Partijen gedurende een periode van 3 (drie) weken na de datum van toezending van de concept-beslissing de gelegenheid schriftelijk en gemotiveerd commentaar te leveren op de concept-beslissing. Dit commentaar wordt gericht aan het Be-

stuur. Het Bestuur stelt kennis genomen hebbende van het commentaar van Partijen een definitieve concept-beslissing op.

- 9.3.4 De Aanbesteder stelt, indien toepasselijk na ommekomst van de in artikel 9.3.3 bedoelde termijn en kennis genomen hebbend van het in artikel 9.3.3 bedoelde commentaar, de beslissing definitief vast.
- 9.4 Partijen komen overeen dat aan mededingende partijen die op adequate wijze deelnemen aan de Aanbesteding doch aan wie de opdracht(en) niet wordt (worden) gegund, in beginsel een voorafgaand aan de Aanbesteding nader te bepalen kostenvergoeding zal worden betaald. Deze kostenvergoeding maakt deel uit van de kosten van de Geïntegreerde procedure en komt derhalve ten laste van het Budget, zulks tenzij de Geïntegreerde procedure niet wordt voortgezet ingevolge het bepaalde in deze Samenwerkingsovereenkomst, in welk geval de kostenvergoeding voor 80% ten laste komt van de Staat en voor 20% ten laste komt van de Regio.

Artikel 10: MER-procedure en Tracéprocedure

- 10.1 Partijen spannen zich naar beste vermogen in om parallel aan de Aanbesteding ten behoeve van de aanleg van de Zuiderzeelijn de MER-procedure en de Tracéprocedure te doorlopen, zulks overeenkomstig de Scope van de MER-procedure/Tracéprocedure.
- 10.2 De MER op hoofdlijnen richt zich op hoofdlijnen op de milieu-effecten van de mogelijke uitvoeringsmodaliteiten, de MZB/MZM, HSL, IC en de Hanzelijn plus.
- Indien bij de Afweging van alternatieven is gekozen voor de HSL en/of de MZB/MZM, zullen in de MER-tracébesluit de milieu-effecten van de uitvoeringsvarianten van die gekozen modaliteit(en) worden beschreven. In de MER-tracébesluit zullen voorts de milieueffecten van IC en Hanzelijn-plus worden beschreven en een nul-alternatief en een meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) worden uitgewerkt. De MER-tracébesluit resulteert in de Trajectnota, die de basis vormt voor de Standpuntbepaling.
- Indien bij de Afweging van alternatieven wordt besloten de Aanbesteding niet voort te zetten wordt de MER-tracébesluit opgesteld voor de Hanzelijn en de IC alsmede een nul-alternatief en een MMA.
- 10.3 De (Tijdelijke) Projectorganisatie Zuiderzeelijn treedt in de MER-procedure en Tracéprocedure namens het Bevoegd gezag op als initiatiefnemer in de zin van de Wet milieubeheer.

- 10.4 De voorbereiding van de startnotities, de MER op hoofdlijnen, de MER-tracébesluit en de Trajectnota vindt plaats door het Bestuur en geschiedt als volgt:
- 10.4.1 Het Bestuur stelt tijdig voordat het betreffende document op- dan wel vastgesteld dient te zijn op basis van de Scope van de MER-procedure/Tracéprocedure een concept-document op.
- 10.4.2 Indien het Bestuur dit noodzakelijk acht, legt het het concept-document tot uiterlijk 4 (vier) weken voor de datum waarop het betreffende document op- dan wel vastgesteld dient te zijn voor aan Partijen.
- 10.4.3 Indien aan hen voorgelegd, hebben Partijen gedurende een periode van 3 (drie) weken de gelegenheid schriftelijk en gemotiveerd commentaar te leveren op het concept. Dit commentaar wordt gericht aan het Bestuur. Het Bestuur stelt, kennis genomen hebbend van het commentaar van Partijen, een definitief concept-document op.
- 10.4.4 Het Bevoegd gezag stelt, indien toepasselijk na ommekomst van de in artikel 10.4.3 bedoelde termijn en kennis genomen hebbend van het in artikel 10.4.3. bedoelde commentaar, het betreffende document op dan wel vast.
- 10.5 Het Bevoegd gezag maakt de startnotities, de MER op hoofdlijnen, de MER-tracébesluit en de Trajectnota bekend.
- 10.6 De richtlijnen voor de MER op hoofdlijnen en de MER-tracébesluit worden vastgesteld door het Bevoegd gezag.
- 10.7 De Standpuntbepaling geschiedt door het Bevoegd gezag met instemming van de Ministerraad. De Standpuntbepaling kan hetzij inhouden de keuze voor een voorkeurstracé als bedoeld in artikel 9 van de Tracéwet danwel de keuze dat de Tracéprocedure niet wordt voortgezet. Het Bevoegd gezag zal zijn keuze mede op basis van de resultaten van de Aanbesteding maken, tenzij zwaarwegende belangen zich daartegen verzetten.
- 10.8 Indien de Standpuntbepaling inhoudt dat de Tracéprocedure niet wordt voortgezet, komen de financiële gevolgen voor Partijen daarvan, alsook de tot op de datum van de Standpuntbepaling door Partijen gemaakte kosten, behoudens het bepaalde in artikel 3.4, voor rekening van de Partij(en) die de financiële gevolgen ondervind(t)(en) respectievelijk de kosten heeft (hebben) gemaakt.

- 10.9 Het Bevoegd gezag stelt het Tracébesluit vast met instemming van de Ministerraad. Op de voorbereiding van het Tracébesluit is het bepaalde in artikel 10.4 van overeenkomstige toepassing.
- 10.10 Partijen zijn over en weer nimmer gehouden tot vergoeding van enigerlei schade van andere partijen in verband met de het sub 10.8 bedoelde niet voortzetten van de Tracéprocedure.

Artikel 11: Masterplan en Ruimtelijke ontwerpogave

- 11.1 De Regio ontwikkelt samen met de overige betrokken lagere overheden het Masterplan zulks met inachtneming van de PKB Vijfde Nota ruimtelijke ordening en de Scope van de Ruimtelijke ontwerpogave. Het Masterplan wordt voor 1 januari 2004 vastgesteld en vervolgens door de Provincies en de Gemeenten geïmplementeerd in hun streek-, omgevings- en bestemmingsplannen.
- 11.2 In het kader van de ontwikkeling van het Masterplan zal ook een integrale visie op de welstandsaspecten van de bouwwerken van het Project worden ontwikkeld welke visie voor Partijen het toetsingskader zal vormen voor de welstandsaspecten bij de verlening van Vergunningen.
- 11.3 De ontwikkeling van het Masterplan wordt inhoudelijk en procedureel afgestemd op de uitvoering van het Project. Uitgangspunt hierbij is dat deze afstemming niet mag leiden tot vertraging in (de uitvoering van) het Project.
- 11.4 De uitwerking van de Ruimtelijke ontwerpogave in het Masterplan vindt plaats door de Regionale stuurgroep. De Regionale stuurgroep wordt ondersteund door een ambtelijke kerngroep bestaande uit vertegenwoordigers van de Regio en de overige betrokken overheden. Verder worden vertegenwoordigers van de Staat bij de ambtelijke kerngroep betrokken.
- 11.5 De hoofdkeuzes ten aanzien van de (uitwerking van) de Ruimtelijke ontwerpogave (in het Masterplan) die gedurende het ontwikkelen van het Masterplan aan de orde komen alsook het ontwerp-Masterplan worden ter coördinatie en afstemming voorgelegd aan het Bestuur.
- 11.6 De in artikel 11.5 bedoelde coördinatie en afstemming houdt in ieder geval in dat het Bestuur beziet of het wenselijk is concrete elementen uit het (vast te stellen) Masterplan op te nemen in het Programma van eisen en/of te betrekken in de MER-procedure en/of de Tracéprocedure en vice versa.
- 11.7 Met de vaststelling van het Masterplan zal zoveel mogelijk worden geanticipeerd op nog vast te stellen regionale plannen zoals het Integraal Ontwikkelingsplan Almere, de actualisering van de regiovisie Groningen-Assen en de regiovisie Leeuwarden-Westergozone.
- 11.8 Het bepaalde in dit artikel laat onverlet dat Partijen ieder hun eigen wettelijke bevoegdheden houden zoals deze voortvloeien uit de relevante wet- en regel-

geving zoals onder meer de Wet op de Ruimtelijke Ordening en de Planwet Verkeer en Vervoer.

Artikel 12: Integraal Ontwikkelingsplan Almere en Sleutelproject Zuidas

- 12.1 Partijen stellen vast dat de ontwikkeling van het Integraal Ontwikkelingsplan Almere en het Project over en weer op elkaar van invloed kunnen zijn. Partijen stellen voorts vast dat de ontwikkeling van het Sleutelproject Zuidas en het Project over en weer op elkaar van invloed kunnen zijn. Partijen zullen trachten terzake van de afstemming tussen deze projecten een regeling te treffen met de (overige) daarbij betrokken partijen.
- 12.2 Partijen stellen vast dat de totstandbrenging van het deel van de Zuiderzeelijn tussen Almere en Amsterdam volgens het IJmeertracé niet in het Budget is begrepen. In de Prijsvraag en de MER op hoofdlijnen zal de totstandbrenging van dit deel van de Zuiderzeelijn volgens het IJmeertracé als volwaardige variant worden opgenomen. Deze variant zal in het vervolg van de Geïntegreerde procedure worden betrokken indien ten tijde van de Afweging van alternatieven blijkt dat daarvoor geen financiële middelen boven het Budget dan wel indien toepasselijk de Maximale Prijs zijn vereist, dan wel indien de daarvoor benodigde aanvullende financiële middelen alsdan aan het Budget worden toegevoegd. Over de eventuele toevoeging van deze aanvullende financiële middelen aan het Budget worden afspraken gemaakt in het kader van het Integraal Ontwikkelingsplan Almere.

Artikel 13: Overheidsbijdrage

- 13.1 De Rijksbijdrage bedraagt € 2.730.000.000 (zegge: tweemiljard zevenhonderddertigmiljoen euro) voor de HSL alsmede voor de MZB/MZM, netto contante waarde 2010, prijspeil 2002. Dit bedrag zal worden geïndexeerd met een percentage gelijk aan het indexcijfer bruto overheidsinvesteringen en gediscoteerd met een percentage van 4 (vier).
- 13.2 De Regionale bijdrage bedraagt € 230.000.000 (zegge: tweehonderddertigmiljoen euro) voor de HSL en € 1.020.000.000 (zegge: éénmiljard twintigmiljoen euro) voor de MZB/MZM, netto contante waarde 2010, prijspeil 2002. Dit bedrag zal worden geïndexeerd met een percentage gelijk aan het indexcijfer bruto overheidsinvesteringen en gediscoteerd met een percentage van 4 (vier).
- 13.3 De Rijksbijdrage en de Regionale Bijdrage worden verschuldigd indien en zodra de Samenwerkingsovereenkomst in werking is getreden.

- 13.4 De Rijksbijdrage en de Regionale bijdrage worden verstrekt in Euro's (op) nog nader tussen Partijen overeen te komen termijnen en tijdstippen.
- 13.5 Indien de prijs welke in de Aanbesteding tot stand komt lager is dan het Budget, verminderd met de kosten als bedoeld in artikel 3.4 en de vergoedingen als bedoeld in artikel 9.4, dan wel indien toepasselijk de Maximale Prijs, wordt de Rijksbijdrage alsmede de Regionale bijdrage met een evenredig deel van het verschil tussen het Budget, dan wel indien toepasselijk de Maximale Prijs en de tot stand gekomen prijs verminderd.
- 13.6 De Regio kan binnen de termijn genoemd in artikel 6.6, 7.7 en 8.4 gezamenlijk schriftelijk aan het Bestuur mededelen dat de Regio van oordeel is dat de waarde van de door de Regio gehouden aandelen in het kapitaal van [rechtsvorm] NUON en [rechtsvorm] Essent dusdanig is dat het voor de Regio niet mogelijk is de Regionale bijdrage te voldoen.
- 13.7 Indien het Bestuur een mededeling als bedoeld in artikel 13.6 van de Regio ontvangt stelt het Bestuur Partijen daarvan op de hoogte. Een onafhankelijke commissie van deskundigen zal vaststellen of het door de Regio gestelde als bedoeld in artikel 13.6 juist is. De commissie van deskundigen zal bestaan uit één deskundige benoemd door de Staat, één deskundige benoemd door de Regio en één door de beide aangewezen deskundigen benoemde deskundige. Komen de aangewezen deskundigen niet tot overeenstemming omtrent de te benoemen derde deskundige, dan zal deze derde deskundige worden benoemd door de voorzieningenrechter van de rechtbank te Amsterdam op verzoek van de meest gerede Partij. De vaststelling door de commissie van deskundigen zal voor partijen bindend zijn.
- 13.8 Indien de in artikel 13.7 bedoelde commissie van deskundigen vaststelt dat het door de Regio gestelde als bedoeld in artikel 13.6 juist is, wordt de Geïntegreerde procedure niet voortgezet. Aan de eventueel alsdan in de Aanbesteding nog mededingende partijen wordt een vergoeding van de redelijkerwijs gemaakte kosten betaald.
- 13.9 De Rijksbijdrage en de Regionale bijdrage zijn in het geval van het niet voortzetten van de Geïntegreerde procedure ingevolge artikel 13.8 niet langer verschuldigd. De kosten als bedoeld in artikel 3.4, waaronder de vergoedingen als bedoeld in artikel 9.4 komen in afwijking van het in die artikelen bepaalde geheel ten laste van de Staat indien de Regio aantoonbaar dat de oorzaak van de ontoereikende waarde van de aandelen als bedoeld in artikel 13.6 niet in haar risicosfeer ligt.
- 13.10 Indien de in artikel 13.7 bedoelde commissie van deskundigen niet vaststelt dat het door de Regio gestelde als bedoeld in artikel 13.6 juist is, wordt de Ge-

integreerde procedure voortgezet en blijven de Rijksbijdrage en de Regionale bijdrage onverkort verschuldigd.

Artikel 14: Risicoverdeling

- 14.1 Partijen stellen vast dat de Rijksbijdrage en de Regionale bijdrage mede zijn gebaseerd op een in opdracht van de Staat in december 2000 opgestelde kostenanalyse. De Rijksbijdrage en de Regionale bijdrage zijn inclusief alle risico's, waaronder begrepen de ten tijde van de bedoelde kostenanalyse voorziene gevolgen voor het Project van gewijzigde c.q. nieuwe wet- en /of regelgeving. Alle risico's worden binnen het Budget afgedekt dan wel door Partijen gedragen volgens het bepaalde in artikel 14.2 tot en met 14.4. De gevolgen van gewijzigde c.q. nieuwe wet- en/of regelgeving die ten tijde van de bedoelde kostenanalyse niet zijn voorzien en die redelijkerwijs niet binnen het Budget kunnen worden opgevangen komen voor rekening van de Partij(en) die de betreffende wet- en/of regelgeving tot stand heeft (hebben) gebracht.
- 14.2 Voorafgaand aan de start van de Aanbesteding zal het Bestuur vaststellen of, en zo ja, welke van de risico's die in de Rijksbijdrage en de Regionale bijdrage zijn begrepen in de verhouding met de toekomstige opdrachtnemer(s) beter door de opdrachtgever gedragen kunnen worden. Indien en voorzover het Bestuur vaststelt dat (een) dergelijk(e) risico('s) beter door de opdrachtgever gedragen kan (kunnen) worden, zal het Bestuur vaststellen welk bedrag dient te worden gereserveerd teneinde dit (deze) risico('s) voor de opdrachtgever af te dekken. Het aldus vastgestelde bedrag zal ter dekking van het (de) betreffende risico('s) worden gereserveerd uit het Budget. Het Bestuur zal in dat geval voorts de Maximale Prijs vaststellen welke gelijk zal zijn aan het Budget, verminderd met de kosten als bedoeld in artikel 3.4 en de kostenvergoedingen als bedoeld in artikel 9.4, alsmede verminderd met het bedrag dat ter dekking van het betreffende risico('s) is gereserveerd.
- 14.3 Indien het Bestuur tijdens de Aanbesteding vaststelt dat (een) additione(e)l(e) risico('s) bestaan (t) die beter door de opdrachtgever gedragen kunnen worden, is het bepaalde in artikel 14.2 van overeenkomstige toepassing.
- 14.4 Indien zich na de Gunningsbeslissing (een) risico('s) als bedoeld in artikel 14.2 en/of 14.3 dan wel onvoorziene risico's voordoen(t) komen de financiële con-

sequenties van deze (dit) risico('s) voor rekening van de reservering als bedoeld in artikel 14.2 en 14.3.

Artikel 15: Afwijkende eisen en/of randvoorwaarden

- 15.1 Eisen en/of randvoorwaarden die afwijken van de Scope van de Aanbesteding en/of de Scope van de MER-procedure/Tracéprocedure en/of de Topeisen en/of het ingevolge artikel 6.4 vastgestelde Programma van eisen behoeven de instemming van het Bestuur, een en ander volgens de procedure zoals hierna omschreven in artikel 15.3 t/m 15.5. De (financiële) gevolgen van de afwijking komen voor rekening van de Partij die om afwijking verzoekt, zulks met inachtneming van het bepaalde in artikel 15.2.
- 15.2 Indien één van de Kamers der Staten-Generaal, de Staten van een Provincie of de Raad van een Gemeente afwijkende eisen en/of randvoorwaarden als bedoeld in artikel 15.1 wenst (wensen), komen de (financiële) gevolgen daarvan voor rekening van de Staat respectievelijk de betreffende Provincie respectievelijk de betreffende Gemeente, tenzij de afwijking door één van de Kamers der Staten-Generaal, de Staten of de Raad wordt voorgesteld op initiatief en/of op aandrang van een andere Partij, in welk geval de (financiële) gevolgen daarvan voor rekening van die andere Partij komen.
- 15.3 Indien een Partij na de inwerkingtreding van deze Samenwerkingsovereenkomst de Scope van de Aanbesteding en/of de Scope van de MER-procedure/Tracéprocedure en/of de Topeisen en/of het ingevolge artikel 6 vastgestelde Programma van eisen wenst te wijzigen, zal zij daartoe een schriftelijk en gemotiveerd verzoek indienen bij het Bestuur. De betreffende Partij zal daarbij in ieder geval aangeven op welke wijze zij voornemens is de financiële gevolgen van de afwijking te financieren.
- 15.4 Het Bestuur beslist binnen 4 (vier) weken na ontvangst van het verzoek of de in het verzoek genoemde afwijking zal worden doorgevoerd. Het Bestuur zal daarbij onder meer toetsen of het, gelet op de stand van de Geïntegreerde procedure, wenselijk en mogelijk is de genoemde afwijking door te voeren alsmede of de voorgestelde financiering door de betreffende Partij van de financiële gevolgen van die afwijking voldoende is.

- 15.5 Het Bestuur stelt Partijen zo spoedig mogelijk schriftelijk en gemotiveerd op de hoogte van zijn beslissing als bedoeld in artikel 15.4.
- 15.6 De Aanbesteder en/of het Bevoegd gezag kan (kunnen) de beslissing als bedoeld in artikel 15.4 ongedaan maken en een andere beslissing nemen indien de beslissing van het Bestuur naar het oordeel van de Aanbesteder en/of het Bevoegd gezag met zich zou brengen dat de Aanbesteder in de Aanbesteding en/of de Staat en/of Minister van V&W en/of de Minister van VROM in de MER-procedure en/of de Tracéprocedure in strijd zou(den) handelen met toepasselijke wet- en regelgeving.
- 15.7 Indien de beslissing als bedoeld in artikel 15.4 en 15.6 inhoudt dat de in het verzoek genoemde afwijking zal worden doorgevoerd, zal het Bestuur voor de doorvoering daarvan zorgdragen en zal de Partij voor wiens rekening de financiële gevolgen van de afwijking komen ingevolge artikel 15.1 en/of artikel 15.2, deze financiële gevolgen op de in het verzoek genoemde wijze dragen. De (financiële) gevolgen van afwijkende eisen en/of randvoorwaarden als bedoeld in dit artikel 15 komen nimmer ten laste van het Budget.

Artikel 16: Coördinatie van Verlening van Vergunningen

- 16.1 Partijen houden ieder hun eigen Bevoegdheden maar zullen bij de uitoefening van hun Bevoegdheden zoveel mogelijk uniformiteit betrachten.
- 16.2 Partijen zullen de Projectorganisatie Zuiderzeelijn in staat stellen om een coördinerende rol te vervullen met betrekking tot Vergunningen. De coördinerende rol van de Projectorganisatie Zuiderzeelijn omvat in ieder geval het zorgdragen voor het inventariseren en analyseren van alle benodigde Vergunningen, hun onderlinge samenhang en de benodigde afstemming daartussen, de clustering van Vergunningen, het voeren van (voor)overleg met de aanvrager en de betrokken bestuursorganen, alsmede de bekendmaking en toezending van (ontwerp-)besluiten.
- 16.3 De Minister van V&W zal met betrekking tot Vergunningen zijn coördinerende taken en coördinerende bevoegdheden op grond van de leden 2, 3, 4, 5 en 11 van artikel 20 van de Tracéwet mandateren aan de Projectorganisatie Zuiderzeelijn.
- 16.4 Partijen zullen de medewerking verlenen, die voor het welslagen van de coördinatie door de Projectorganisatie Zuiderzeelijn nodig is.

- 16.5 Partijen zullen de procedures die moeten worden gevoerd om tot Vergunningen te komen voortvarend afhandelen. Dit betekent in ieder geval dat Partijen binnen de voor de betreffende Vergunning geldende beslistermijn een beslissing zullen nemen.
- 16.6 Partijen zullen de Vergunningen verlenen en actief verweer voeren in eventuele bezwaar- en beroepsprocedures, tenzij zwaarwegende redenen zich daartegen verzetten.

Artikel 17: Grondverwerving en onteigening

- 17.1 De Staat draagt zorg voor het spoedig tot stand brengen van een onteigeningstitel. De Staat zal in beginsel eigenaar worden van de infrastructuur en de gronden waarop de infrastructuur ingevolge het Tracébesluit tot stand zal worden gebracht.
- 17.2 Indien een Partij ten behoeve van het Project zorg dient te dragen voor de feitelijke grondverwerving en/of onteigening, zal de betreffende Partij daarbij voortvarend te werk gaan.
- 17.3 Partijen zullen te allen tijde hun medewerking verlenen aan de eigendomsverkrijging en de onteigening van voor het Project benodigde gronden.

Artikel 18: Communicatie

- 18.1 Publiciteit met betrekking tot het Project vindt alleen plaats door de (Tijdelijke) Projectorganisatie Zuiderzeelijn, waarbij het bepaalde in **bijlage 7** als leidraad fungeert.
- 18.2 Partijen zullen zoveel mogelijk in onderling overleg en uniform communiceren met derden, niet zijnde marktpartijen, met betrekking tot het Project, zulks met inachtneming van het bepaalde hierna in artikel 18.3.
- 18.3 Communicatie in het kader van de MER-procedure en de Tracéprocedure alsmede communicatie met marktpartijen vindt uitsluitend plaats door de (Tijdelijke) Projectorganisatie Zuiderzeelijn. Partijen zullen elk verzoek van (een) marktpartij(en) om informatie terstond doorverwijzen naar de (Tijdelijke) Projectorganisatie Zuiderzeelijn.

Artikel 19: Geheimhouding

Partijen zullen nadere afspraken maken over de onderlinge informatieverstrekking met betrekking tot (het verloop van) de Aanbesteding. Partijen zullen alle informatie die zij met betrekking tot (het verloop van) de Aanbesteding verkrijgen, alsmede alle informatie met betrekking tot de inhoud van documenten welke nog niet zijn vastgesteld, geheim houden, tenzij zij op grond van de wet tot openbaarmaking gehouden zijn.

Artikel 20: Monitoring/evaluatie

- 20.1 Partijen zullen de uitvoering van de Samenwerkingsovereenkomst nauwkeurig monitoren en hun samenwerking elk jaar in de maand juni, voor het eerst in juni 2003, evalueren, waarbij onder meer wordt bezien:
- voortgang van het Project;
 - samenwerking en inzet van Partijen;
 - stand van zaken besluitvorming;
 - financiële verantwoording;
 - stand van zaken opdrachtverlening en –uitvoering;
 - risicoanalyse;
 - wijze van in- en externe communicatie.
- 20.2 Het Bestuur stelt ten behoeve van elke in artikel 20.1 bedoelde evaluatie een concept-evaluatierapport op. Partijen zijn verplicht desgevraagd alle daartoe naar het oordeel van het Bestuur relevante informatie te verschaffen. Indien het Project wordt aangemerkt als groot project als bedoeld in artikel 1 sub d van het Besluit infrastructuurfonds, verlenen Partijen hun medewerking aan de uitvoering van de daarmee samenhangende procedures.
- 20.3 De resultaten van de jaarlijkse evaluatie worden vastgesteld door het Bestuur.
- 20.4 Indien uit een evaluatie de noodzaak blijkt tot wijziging en/of aanvulling van de Samenwerkingsovereenkomst zullen Partijen zo spoedig mogelijk met elkaar in overleg treden om te komen tot nadere afspraken.

Artikel 21: Eventuele strijd met wet- en/of regelgeving

Partijen zijn van oordeel dat de bepalingen van de Samenwerkingsovereenkomst in overeenstemming zijn met de (inter)nationale wet- en regelgeving. In het geval één of meer bepalingen van de Samenwerkingsovereenkomst desalniettemin ten gevolge van enige bepaling van (inter)nationale wet- en/of regelgeving geheel of gedeeltelijk ongeldig blijkt(t)(en) en/of niet zonder inbreuk op een dergelijke bepaling kan worden nagekomen, geldt dat dit feit in beginsel geen invloed heeft op (de uitvoering van) de andere bepalingen van de Samenwerkingsovereenkomst, terwijl in dit verband voorts heeft te gelden dat Partijen in een zodanig geval zo spoedig mogelijk met elkaar in overleg zullen treden teneinde (een) aanvulling(en) en/of (een) wijziging(en) van de Samenwerkingsovereenkomst overeen te komen die pas(t)(sen) in de geest van de Samenwerkingsovereenkomst en zoveel mogelijk aansluit(en) bij het bepaalde in de betrokken bepaling(en). Het bepaalde in artikel 23 is op (een) eventuele aanvulling(en) en/of wijziging(en) als bedoeld in dit artikel van overeenkomstige toepassing.

Artikel 22: Onvoorziene omstandigheden

- 22.1 Onvoorziene omstandigheden die met zich brengen dat ongewijzigde uitvoering van de Samenwerkingsovereenkomst naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid niet (meer) vereist kan worden, kunnen leiden tot (gedeeltelijke) wijziging of (gedeeltelijke) ontbinding van de Samenwerkingsovereenkomst.
- 22.2 De Partij(en) aan wier zijde een onvoorziene omstandigheid als bedoeld in artikel 22.1 opkomt, is (zijn) gehouden de andere Partijen daarvan onmiddellijk schriftelijk in kennis te stellen en voorafgaand aan een eventuele ontbinding of wijziging in overleg te treden met de andere Partijen teneinde de ontstane situatie en de consequenties daarvan te bespreken en deze zo mogelijk in onderling overleg op te lossen.

Artikel 23: Aanvulling en/of wijziging Samenwerkingsovereenkomst

De Samenwerkingsovereenkomst kan alleen worden aangevuld of gewijzigd door en bij een schriftelijke overeenkomst die door alle Partijen is ondertekend. De ondertekende overeenkomst wordt een bijlage bij de Samenwerkingsovereenkomst.

Artikel 24: Inwerkingtreding, looptijd

De Samenwerkingsovereenkomst treedt in werking op de datum waarop zij door alle Partijen is ondertekend en blijft behoudens eventuele tussentijdse beëindiging als bedoeld in artikel 25 van kracht tot de ingebruikname van de Zuiderzeelijn. Indien het Bestuur heeft vastgesteld dat sprake is van (een) risico('s) ter zake van de periode na ingebruikname van de Zuiderzeelijn, die beter door de opdrachtgever gedragen kunnen worden als bedoeld in artikel 14.2 en/of 14.3, blijft de Samenwerkingsovereenkomst voor zover voor dit (deze) risico('s) van belang van kracht totdat de eerste ingevolge de Aanbesteding verleende vervoersconcessie is geëindigd.

Artikel 25: Tussentijdse beëindiging

De Samenwerkingsovereenkomst eindigt van rechtswege, zonder rechterlijke tussenkomst, indien en zodra de Geïntegreerde procedure en/of Aanbesteding en/of de Tracéprocedure ingevolge het bepaalde in de Samenwerkingsovereenkomst niet word(t)(en) voortgezet.

Artikel 26: Ontbinding

Ontbinding van de Samenwerkingsovereenkomst anders dan op grond van het bepaalde in artikel 22 is uitgesloten.

Artikel 27: Bijlagen

De bij de Samenwerkingsovereenkomst behorende bijlagen maken integraal deel uit van de Samenwerkingsovereenkomst. Bij strijdigheid van de bepalingen van de Samenwerkingsovereenkomst en het bepaalde in de daarbij behorende bijlagen prevaleren de bepalingen van de Samenwerkingsovereenkomst.

Artikel 28: Andere overheden

Partijen zullen zich gezamenlijk inspannen om met de Provincie Noord-Holland, de gemeente Amsterdam en de gemeente Haarlemmermeer afspraken te maken over samenwerking in het kader van de uitvoering van het Project welke afspraken zo veel mogelijk in lijn zullen zijn met (de bepalingen van) de Samenwerkingsovereenkomst, inclusief het leveren van een financiële bijdrage aan het Project door deze andere overheden.

Artikel 29: Geschillen

29.1 Op de Samenwerkingsovereenkomst is Nederlands recht van toepassing.

29.2 Er is sprake van een geschil indien een Partij daarvan schriftelijk en gemotiveerd melding maakt aan het Bestuur en de andere Partijen. Partijen zullen binnen 4 (vier) weken na een zodanige melding eerst met elkaar in overleg treden om te bezien of in der minne een oplossing voor het geschil kan worden gevonden.

29.3 Eventuele geschillen die uit de Samenwerkingsovereenkomst of (een) eventueel daarop voortbouwend(e) overeenkomst(en) mochten ontstaan zullen in eerste instantie worden voorgelegd aan de bevoegde rechter te Amsterdam, zulks met uitzondering van de vaststelling door de commissie van deskundigen ingevolge het bepaalde in artikel 13.7.

Aldus opgemaakt in (...)voud en ondertekend te (.....) op (.....) 2002

de Staat der Nederlanden

.....

.....

**de Minister van Verkeer en Waterstaat
vesting,**
mevrouw T. Netelenbos

.....

**de Minister van Volkshuis-
Ruimtelijke Ordening en
Milieubeheer**
de heer J.P. Pronk

.....

.....
de Minister van Financiën
de heer drs. G. Zalm

.....
de Minister van Economische Zaken
mevrouw A. Jorritsma-Lebbink

.....

.....

**de Minister van Verkeer en Waterstaat
vesting,**
mevrouw T. Netelenbos

.....

**de Minister van Volkshuis-
Ruimtelijke Ordening en milieubeheer**
de heer J.P. Pronk

.....
de provincie Groningen

namens deze,

de heer J.G.M. Alders

Commissaris van de Koningin

.....
de provincie Fryslân

namens deze,

de heer drs. E.H.T.M. Nijpels,

Commissaris van de Koningin

.....
.....
de provincie Drenthe

namens deze,

de heer drs. S.B. Swierstra,

plv. Commissaris van de Koningin

gin

.....
de provincie Flevoland

namens deze,

de heer mr. M.J.E.M. Jager,

Commissaris van de Konin-

.....
de gemeente Groningen

namens deze,

de heer drs. J. Wallage,

burgemeester

.....
de gemeente Leeuwarden

namens deze,

mevrouw M. de Boer,

waarnemend burgemeester

.....
de gemeente Lelystad

Concept 10-07-2002

.....
de gemeente Heerenveen

**namens deze,
de heer drs. Ch. Leeuwe,
burgemeester**

**namens deze,
de heer drs. P.M.M. de Jonge,
burgemeester**

.....
**de gemeente Smallingerland
namens deze,
mr. ing. P. van der Zaag,
burgemeester**

.....
**de gemeente Noordoostpolder
namens deze,
de heer W.L.F.C. ridder van Rappard,
burgemeester**

.....
**de gemeente Almere
namens deze,
de heer drs. H.G. Ouwerkerk,
burgemeester**

BIJLAGEN bij de Samenwerkingsovereenkomst Rijk-Regio van 1 juli 2002

Bijlage 1: Hoofdpijnen Geïntegreerde procedure

Bijlage 2: Samenstelling Groen Polder Overleg

Bijlage 3: Ruimtelijke ontwerpogave

Bijlage 4: Scope

Bijlage 5: Toepisen

Bijlage 6: Concept Instellingsbesluit Tijdelijke Projectorganisatie Zuiderzeelijn

Bijlage 7: Leidraad Communicatie

BIJLAGE 1 HOOFDLIJNEN GEïNTEGREERDE PROCEDURE

Inleiding

De geïntegreerde Tracé/MER-Aanbestedingsprocedure is op hoofdlijnen vastgelegd in het kabinetsbesluit van 21 december 2001. Deze procedure is in het kader van de Samenwerkingsovereenkomst nader uitgewerkt als eerste gedachtevorming voor definitieve vormgeving van de procedure. De nog op te stellen definitieve uitwerking van de procedure zal juridische en bij de EU worden getoetst.

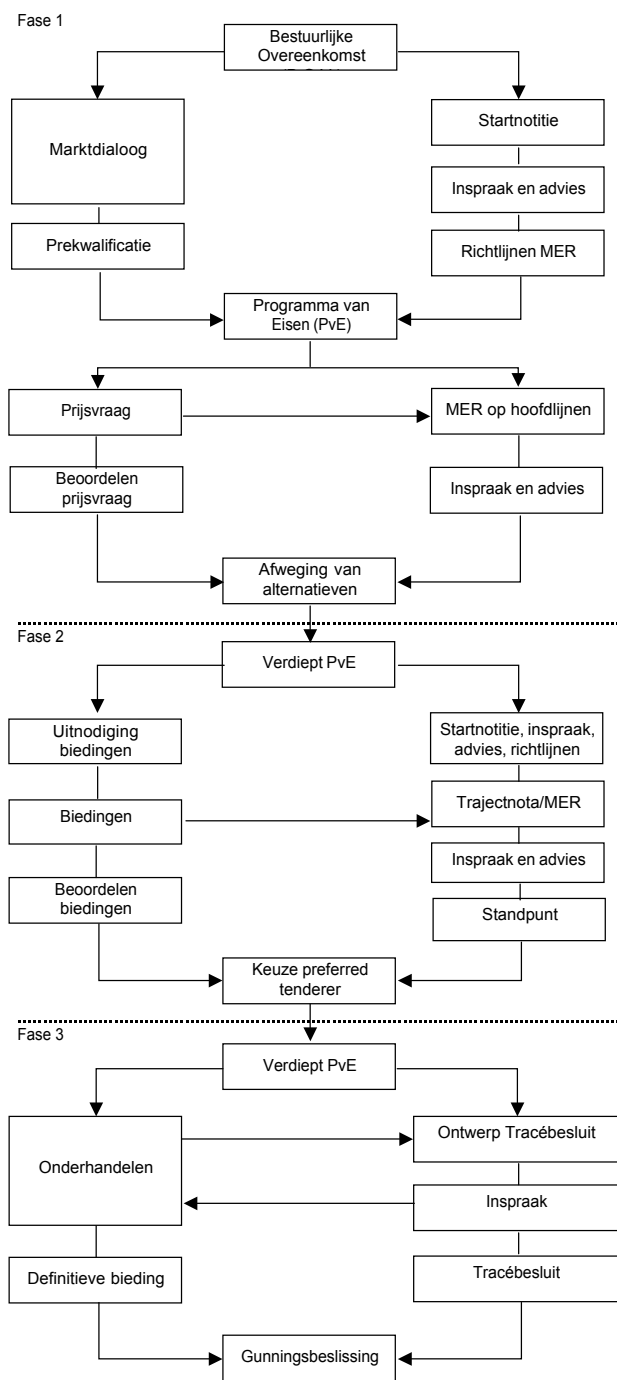
Bij de voorlopige uitwerking is vooral aandacht besteed aan de wijze waarop beide afzonderlijke procedures inhoudelijk en in de tijd op elkaar worden afgestemd. Een centrale regie is essentieel: voorkomen moet worden dat beide afzonderlijke procedures een eigen dynamiek en richting ontwikkelen. In de uitwerking van de procedure tot zover is dit geborgd door aan het eind van elke fase (en in fase 1 ook voor het Programma van Eisen, PvE) integrale go / no go beslismomenten op te nemen. De beslissingen op deze momenten worden genomen op basis van resultaten tot dan toe uit zowel de procedure met marktpartijen als de planologische procedure. Deze beslissingen zijn vervolgens sturend voor het vervolg daarna in beide afzonderlijke procedures.

In de geïntegreerde procedure worden drie fasen onderscheiden. Deze zijn indicatief en schematisch weergegeven in figuur 1. Onderstaand worden de drie fasen op hoofdlijnen beschreven.

Fase 1

Fase 1 is gericht op een afweging van alternatieven op basis van resultaten van een prijsvraag en een MER op hoofdlijnen. De basis hiervoor wordt gelegd in een Programma van Eisen. Bij het opstellen van het Programma van Eisen worden o.a. de inzichten uit de marktdialoog en inspraak en adviezen (wettelijke adviezen en mogelijk ook advies van Groen Polderoverleg) op de startnotitie voor de MER op hoofdlijnen benut. Een aantal marktpartijen – geselecteerd op basis van een prekwificatie – wordt uitgenodigd om deel te nemen aan de prijsvraag en plannen in te dienen voor de HSL en/of de magneet-zweefbaan. De plannen mogen in deze fase nog op hoofdlijnen zijn, maar moeten (op onderdelen) gecommitteerd zijn.

Tegelijkertijd met de prijsvraag werkt de projectorganisatie de terugvalopties IC en Hanzelijn-plus op hoofdlijnen uit. De plannen in de prijsvraag worden beoordeeld aan de hand van een vooraf opgestelde beoordelingskader. In dit beoordelingskader worden zoveel mogelijk de thema's uit de MER op hoofdlijnen opgenomen. Aan het eind van deze fase vindt een afweging plaats van de twee alternatieven in de prijsvraag (MZB en HSL). Er wordt een keuze gemaakt voor de HSL en/of de magneet-zweefbaan. Wanneer de private plannen voor beide systemen dicht bij elkaar liggen kan er voor worden gekozen om beide systemen in de volgende fase verder uit te laten werken. De terugvalopties IC en Hanzelijn-plus worden in fase 2 in ieder geval nader uitgewerkt.



Figuur 1 Indicatieve schematische weergave geïntegreerde Tracé/MER-Aanbestedingsprocedure
Concept 10-07-2002

Fase 2

Fase 2 is gericht op een keuze van varianten binnen het eerder geselecteerde hoofdalternatief en de private partij met wie over de bieding zal worden onderhandeld (preferred tenderer). Dit gebeurt op basis van biedingen van private partijen voor HSL en/of MZB, uitwerking van beide terugvalopties door de projectorganisatie en een trajectnota/MER. Aan het begin van de tweede fase wordt het PvE uitgewerkt op basis van de ontwikkelde inzichten in fase 1. De uitwerking vindt plaats binnen de eerder gestelde kaders, omdat deze de basis vormde voor de gecommitteerde private plannen en de selectie van de winnaars van de prijsvraag. Het uitgewerkte PvE vormt de basis voor biedingen door private partijen en voor uitwerking van de terugvalopties. De winnaars van de prijsvraag – een HSL aanbieder en een magneetweefbaan aanbieder dan wel twee HSL aanbieders dan wel twee magneetweefbaan aanbieders – werken een bieding uit. De hoofdlijnen van de prijsvraag moeten hier dus nader worden ingevuld, binnen het commitment dat door de private partijen in de prijsvraag is afgegeven. De private plannen worden ingebracht in de Trajectnota/MER en in dat kader beoordeeld op effecten voor o.a. natuur, milieu en omgeving.

Fase 3

In deze fase vindt detailuitwerking plaats door de preferred tenderer (bij keuze van een privaat plan aan het eind van fase 2) in onderhandeling met de projectorganisatie tot op het niveau van een Ontwerp Tracébesluit en daarna een Tracébesluit. Hierna volgt de gunningsbeslissing.

Bijlage 2 Samenstelling Groen Polderoverleg

Groen Polderoverleg in verkenning Zuiderzeelijn

In de verkenningfase van de Zuiderzeelijn bestond het Groen Polderoverleg uit nationale maatschappelijke organisaties (ANWB, FNV (mede namens het CNV), Kamers van Koophandel, KNV, LTO-Nederland, MKB-Nederland, Provinciale Milieufederaties, Stichting Natuur en Milieu, Vereniging Natuurmonumenten, Vereniging ROVER, VNO-NCW) en de betrokken regionale overheden onder voorzitterschap van wijlen dhr. Brokx. Het Groen Polderoverleg Zuiderzeelijn heeft destijds een advies uitgebracht aan de Ministers van V&W en VROM ten behoeve van het kabinetsbesluit van december 2001. Het Groen Polderoverleg Zuiderzeelijn heeft tevens diverse aanbevelingen gedaan, waarmee richting kan worden gegeven aan de planstudiefase. Het kabinet heeft deze aanbevelingen onderschreven en heeft in haar brief aan de Tweede Kamer aangegeven het vervolgproces mede in te richten op basis van deze aanbevelingen. Daarnaast heeft het kabinet aangegeven dat het wenselijk is dat in het vervolgproces voor de Zuiderzeelijn wederom een vorm van Groen Polderoverleg wordt georganiseerd.

Betrokkenheid in planstudiefase

Het is wenselijk de organisaties gedurende de gehele planstudiefase te betrekken. Er wordt nader bezien voor welke 'producten' die in de planstudiefase worden gemaakt, de organisaties wordt gevraagd om gezamenlijk als Groen Polderoverleg te adviseren. Per deelfase van de planstudie wordt bepaald over welke producten advies wordt gevraagd. In 2002 betekent dit: advies vragen over het Programma van Eisen.

Het programma van eisen is een belangrijk 'product' waarin de randvoorwaarden en uitgangspunten voor het aanbestedingstraject en het planologische traject worden vastgelegd. Adviseren over het programma van eisen betekent dus adviseren over de kaders, randvoorwaarden en uitgangspunten van de planologische procedure (Tracé/MER) en aanbestedingsprocedure.

De maatschappelijke organisaties wordt gevraagd te adviseren over het concept programma van eisen dat door de projectorganisatie Zuiderzeelijn wordt opgesteld. Zij zullen vanaf het begin al geïnformeerd en betrokken worden bij de totstandkoming van het conceptprogramma van eisen, zodat zij goed op de hoogte zijn op het moment dat ze advies moeten leveren.

Deelnemende partijen

Deelnemers zijn in beginsel de nationale maatschappelijke organisaties die in de verkenning Zuiderzeelijn al betrokken waren. Aan deze partijen zal advies worden gevraagd. Het is echter voorstelbaar dat voor bepaalde vraagstukken of onderwerpen behoefte is aan meer lokale kennis. In dat geval is het mogelijk om de groep tijdelijk uit te breiden met meer regionaal of lokaal georiënteerde maatschappelijke organisaties. Dit is dus afhankelijk van de onderwerpen en vraagstukken die aan de orde zijn. De regionale overheden maken in de planstudiefase, gezien de Samenwerkingsovereenkomst, geen deel uit van het Groen Polderoverleg. Het Groen Polderoverleg zal worden voorgezeten door een onafhankelijk voorzitter.

BIJLAGE 3 RUIMTELIJKE ONTWERPOPGAVE

Uitgangspunten

De aan de Zuiderzeelijn gerelateerde ruimtelijke ontwerpogave behelst de ontwikkeling en implementatie van een sturend ruimtelijk beleid in de daarvoor bestemde ruimtelijke plannen op regionaal en lokaal niveau. Doel is enerzijds het faciliteren van de ruimtelijk-economische ontwikkeling (wonen en werken) door deze te concentreren in de halteplaatsen binnen de bundelingsgebieden van de stedelijke netwerken die gelegen zijn binnen de Noordelijke ontwikkelingsas, alsmede in de steden Lelystad en Emmeloord, en anderzijds het behouden en versterken van de kenmerkende groen/blauwe kwaliteiten (rust, ruimte, natuur en (cultuur)landschap) van het landelijk gebied. De geconcentreerde ontwikkeling levert een positieve bijdrage aan de centrumvorming en voorkomt een ongewenste spreiding van effecten. De Zuiderzeelijn moet ook goed aansluiten op het openbaar vervoersnetwerk binnen de Deltametropool en ingebed worden in het Integraal Ontwikkelingsplan Almere, alsmede de Regiovisie Groningen-Assen en de regiovisie Leeuwarden-Westergozone. Tevens dient Leeuwarden goed aangesloten te worden op de Zuiderzeelijn.

De uitgangspunten voor deze ruimtelijke ontwerpogave worden gebaseerd op het besluit van het Kabinet inzake de Zuiderzeelijn d.d. 21 december 2001 en het rijksbeleid inzake de PKB Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening dat door het Kabinet is vastgesteld. De uitgangspunten voor deze ruimtelijke ontwerpogave zijn mede gebaseerd op het advies van de commissie-Langman en de integrale ontwikkelingsstrategie voor Noord-Nederland in de visie "Kompas voor de toekomst" en een drietal nader uitgewerkte deelprogramma's die betrekking hebben op:

- de ontwikkeling van economische kernzones en versterking van de marktsector;
- de ontwikkeling van stedelijke centra;
- de ontwikkeling van het landelijk gebied.

De ambitie is om in samenhang met de Zuiderzeelijn actief vorm te geven aan deze integrale ontwerpogave, met als doel het realiseren van ruimtelijke kwaliteit. De planvorming van de Zuiderzeelijn en het Masterplan Noordelijke Ontwikkelingsas dient daarom parallel plaats te vinden. Dit vraagt over en weer om een zorgvuldige coördinatie en afstemming.

De regionale partijen en de rijksoverheid onderkennen het belang van de economische impuls van de Zuiderzeelijn voor de betreffende regio's en in samenhang daarmee de noodzaak, maar stellig ook de mogelijkheden, onderling en met het rijk tot bindende afspraken over het regionale ruimtelijk beleid te komen. De Zuiderzeelijn kan de identiteit van de betrokken gemeenten versterken, kan via afstemming over functionele verdeling van de ruimtelijke opgave leiden tot kwaliteitsverbetering, kan zichtbaar maken waartoe nieuw - intensief - grondgebruik kan leiden; kortom een ontwerpogave is mogelijk waarin zowel ruimtelijke, landschappelijke als vormgevingsvragen worden gecombineerd. Centraal staan de verstedelijkingsopgave binnen en direct grenzend aan stedelijke gebieden en het gelijktijdig versterken van de kwaliteit van het landelijk gebied. Een optimale invulling van de integrale ruimtelijke ontwerpogave biedt perspectief voor een inbedding van het project Zuiderzeelijn in een breder ruimtelijk kader.

In grote lijnen is de ontwerpogave als volgt:

Bundeling ruimtelijk-economische ontwikkeling

- De differentiatie tussen stad en land wordt versterkt door optimaal gebruik te maken van het bestaand bebouwd gebied door intensiveren, combineren en transformeren. Eventuele uitbreidingslocaties worden geconcentreerd in de bundelingsgebieden van de stedelijke netwerken binnen de Noordelijke Ontwikkelingsas, alsmede in Lelystad en Emmeloord. Voor alle overige kernen geldt een restrictief uitbreidingsbeleid (conform de Vijfde Nota).
- Het aandeel van de groei van het aantal woningen, de werkgelegenheid en de oppervlakte bedrijventerreinen dat in de bundelingsgebieden van de stedelijke netwerken wordt ondergebracht, moet toenemen ten opzichte van het huidige percentage en het percentage dat in de afgelopen tien jaar is gerealiseerd (conform de Vijfde Nota).
- Om de ruimtelijk-economische ontwikkelingsmogelijkheden in samenhang met de Zuiderzeelijn optimaal te kunnen benutten en tegelijkertijd de groen/blauwe kernkwaliteiten in stand te houden wordt een substantieel en herkenbaar deel van de provinciale verstedelijkingsvraag geconcentreerd binnen de bundelingsgebieden van de stedelijke netwerken Groningen-Assen, de Zuid Friese Stedenzone en de Westergo-zone van de Noordelijke Ontwikkelingsas, in het bijzonder in de halteplaatsen Heerenveen, Drachten, Groningen, Leeuwarden en Almere. In dat verband is het denkbaar dat, als gevolg van de Zuiderzeelijn, aan halteplaatsen verstedelijkingsopgaven worden toegekend, die (ver) uitstijgen boven de reguliere regionale verstedelijkingsvraag.
- De verstedelijkingsvraag in de Noordoostpolder en Oost Flevoland in samenhang met de Zuiderzeelijn, wordt geconcentreerd in de halteplaatsen Lelystad en Emmeloord waarbij bijzondere aandacht wordt geschonken aan de positie van Lelystad als provinciehoofdstad.
- In het Masterplan zal in het kader van de gebundelde en geconcentreerde verstedelijkingsopgave de concrete vertaling plaatsvinden van verstedelijkingsopties, functietoedeling, hiërarchie (bundelingsgebieden, regionale opvangkernen, overige kernen), specialisatie (identiteitversterking, centrumvorming) en complementariteit van de onderdelen in relatie tot de ruimtelijke omgeving van de gehele Zuiderzeelijn. Voor het bepalen van de ruimtevraag wordt uitgegaan van een verdeling van de ruimtebehoefte over de landsdelen volgens het trendmodel: de verdeling van bevolking en arbeidsplaatsen zoals die zich de afgelopen 25 jaar heeft ontwikkeld. Voor het Noorden wordt daaraan toegevoegd de aantallen arbeidsplaatsen en woningen die voortvloeien uit de 'Langman afspraken' en uit de effecten van de Zuiderzeelijn.

Versterken groen/blauwe kwaliteiten

- De diversiteit en aantrekkelijkheid in het landelijk gebied wordt versterkt door in samenhang met de Zuiderzeelijn de ontwikkeling en bescherming van landschappelijke, cultuurhistorische en natuurlijke waarden en recreatieve functies en de mogelijkheden de ruimtevraag voor water, te combineren met andere functies.
- De Zuiderzeelijn wordt zodanig ingepast dat de ruimtelijke kwaliteit hierdoor wordt bevorderd. Dit wordt onder meer gerealiseerd door benutting van bestaande infrastructuur. Hoofdprincipe is een strakke bundeling met bestaande hoofdinfrastructuur in horizontale en verticale zin met het oog op het voorkomen van versnippering en verstoring alsmede zuinig ruimtegebrek. Op specifieke plekken kan van dit principe gemotiveerd worden afgeweken mits ook de ruimtelijke kwaliteit hiermee gediend is. Eventuele restruimtes krijgen een passende en kwalitatief hoogwaardige invulling.
- Voor het landelijk gebied wordt voor de ruimere omgeving van de Zuiderzeelijn een gebiedsgerichte uitwerking gegeven van de ontwikkelingsgerichte landschapstrategie, met het oog op versterking van de identiteit, verscheidenheid en kwaliteit van het landschap, vergroting van de belevingswaarde en toe-

voeging van nieuwe landschappelijke waarden. Hierbij wordt expliciet aandacht besteed aan groen, water, natuur, de perspectieven van de landbouwsector, de cultuurhistorische waarden en aan de verbanden tussen de verschillende beleidsdoelen en ontwikkelingsmogelijkheden.

- Daar waar robuuste ecologische verbindingen moeten worden gerealiseerd en deze met de Zuiderzeelijn kruisen ligt een bijzondere opgave om barrièrewerking met de bestaande infrastructuur op te heffen en uitvoering van de verbinding in samenhang met de Zuiderzeelijnen gestalte te geven (ontwerpogave groen-grijze knopen).

Inhoud en werkwijze Masterplan

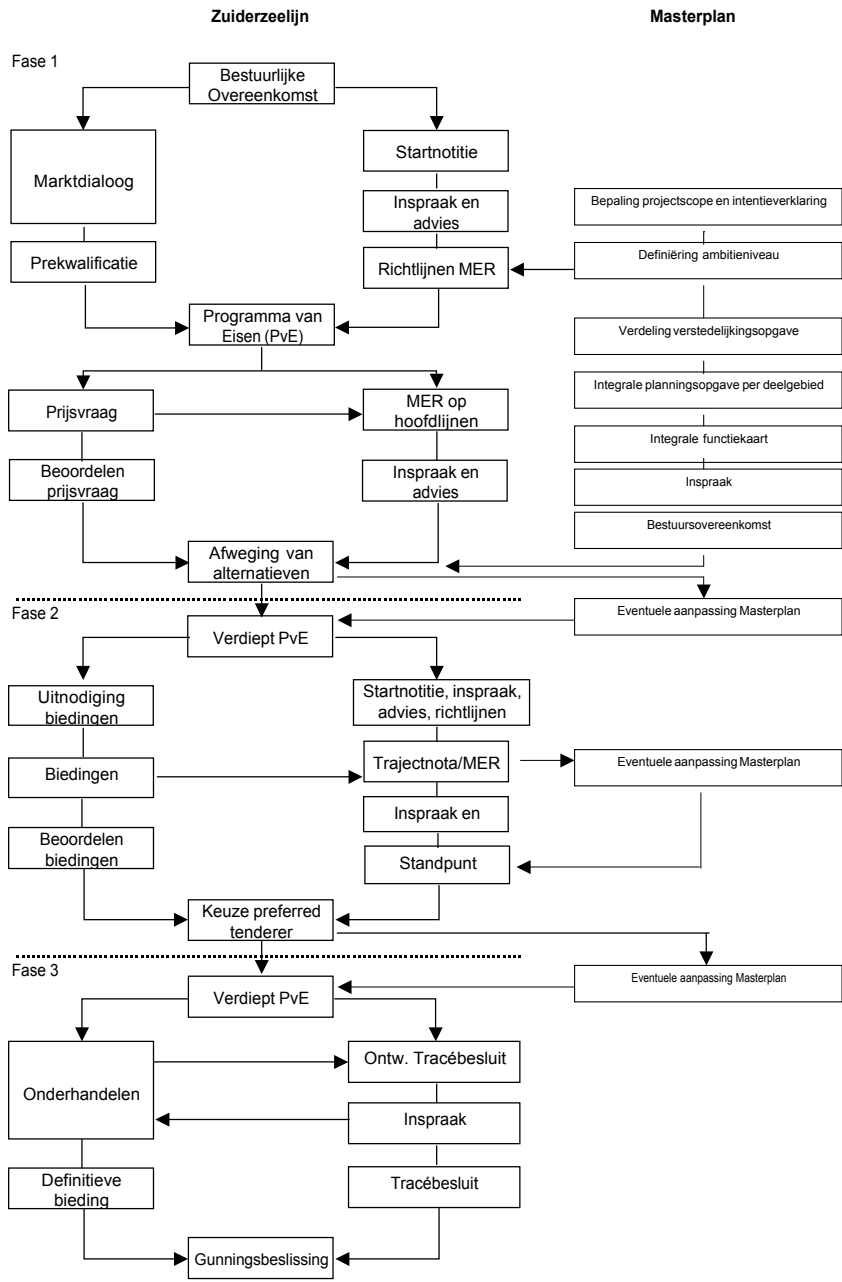
De inhoudelijke uitgangspunten voor de aan de Zuiderzeelijn gerelateerde ruimtelijke ontwerpogave maken voor respectievelijk het bundelen van de ruimtelijk-economische ontwikkelingen en het versterken van de groen/blauwe kwaliteiten onderdeel uit van het Masterplan Noordelijke Ontwikkelingsas. Dit Masterplan wordt de komende jaren door de Projectorganisatie Masterplan uitgewerkt. Het Masterplan wordt voor 1 januari 2004 vastgesteld. De uitkomsten van het Masterplan zijn leidend voor de toekomstige regionale ruimtelijke ontwikkeling en worden geïmplementeerd in de diverse streek-, omgevings- en bestemmingsplannen.

De bevoegdheden van de wet RO worden gerespecteerd bij het op te stellen Masterplan. De uitwerking van de ruimtelijke ontwerpogave in het Masterplan vindt plaats onder regionale verantwoordelijkheid. In dat verband wordt een regionale stuurgroep ingesteld met als leden vertegenwoordigers van de betrokken provincies en haltegemeenten. De regionale stuurgroep wordt ondersteund door een projectorganisatie bestaande uit vertegenwoordigers van de regionale en lokale partijen en de overige betrokken lagere overheden. De Rijkspartijen worden bij deze projectorganisatie betrokken. Vanwege de directe samenhang met de planvorming van de Zuiderzeelijn vindt over en weer een zorgvuldige coördinatie en afstemming plaats met het bestuur van de Zuiderzeelijn.”

Tot de scope van het project Zuiderzeelijn behoort het zo goed mogelijk zorgdragen voor een optimale inhoudelijke en procedurele afstemming met de uitwerking van het Masterplan. Dit houdt onder meer in dat vanuit het Masterplan tijdig de noodzakelijke inputs worden verkregen voor het op te stellen Programma van Eisen (PvE) voor de prijsvraag, de eerste fase van de aanbestedingsprocedure.

De implementatie van het sturend ruimtelijk beleid conform het Masterplan behoort niet tot de scope van het project Zuiderzeelijn. Voor de realisatie van onderdelen van het Masterplan geldt in beginsel hetzelfde: dit behoort niet tot het project Zuiderzeelijn. Eventuele koppeling van de realisatie van onderdelen uit het Masterplan aan de realisatie van de Zuiderzeelijn om efficiency redenen is mogelijk, mits de partijen die verantwoordelijk zijn voor deze onderdelen de daarvoor noodzakelijke aanvullende financiële middelen ter beschikking stellen.

De afstemming in de tijd tussen de Zuiderzeelijn en het Masterplan is weergegeven in onderstaand figuur.



Figuur 2 Afstemming tussen Zuiderzeelijn en Masterplan

BIJLAGE 4 SCOPE

Onderdeel A Scope van de MER-procedure/Tracéprocedure

Scope van de MER op hoofdlijnen

Het MER op hoofdlijnen richt zich op de hoofdlijnen van de milieu-effecten van de mogelijke uitvoeringsmodaliteiten van de Zuiderzeelijn en de daarvoor redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven.

Het gaat daarbij om:

- de magneetweefbaan;
- een hogesnelheidslijn;
- een intercityverbinding
alle via de as Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad-Emmeloord-Heerenveen-Drachten-Groningen;
- aanpassingen aan de bestaande vervoersverbinding tussen Schiphol en Groningen/Leeuwarden via Zwolle (Hanzelijn-plus).

In het MER op hoofdlijnen wordt een beschrijving gegeven van (de milieu-effecten van):

- de vervoersmodaliteiten;
- de tracés van de nieuw aan te leggen infrastructuur;
- de aanpassingen aan de bestaande infrastructuur;
- de aansluitingen op de bestaande infrastructuur;
- de mogelijke maatregelen op het gebied van inpassing, mitigatie en compensatie.

Bij de beschrijving van de tracés van de nieuw aan te leggen infrastructuur worden alle relevante tracévarianten in hoofdlijnen beschreven. Daarbij komt ook het IJmeertracé tussen Almere en Amsterdam aan de orde, hoewel in het kader van de Zuiderzeelijn geen budget is voor realisatie van dit tracé. Het IJmeertracé is alleen te realiseren indien aanvullend budget komt uit bussiness cases (private partijen) dan wel via het Integraal Ontwikkelingsplan Almere in het kader van de algehele vervoersproblematiek van Almere.

Scope van de tracé/m.e.r.-procedure

De tracé/m.e.r.-procedure is gericht op planvorming. De functionele afbakening van deze procedure omvat de te ontwikkelen Zuiderzeelijn (de as Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad – Emmeloord – Heerenveen – Drachten – Groningen incl. aansluiting van Leeuwarden op deze as) en aanpassingen aan de bestaande vervoersverbinding tussen Schiphol en Groningen/Leeuwarden via Zwolle (Hanzelijn-plus).

De tracé/m.e.r.-procedure omvat *functioneel* in ieder geval de volgende elementen:

- nieuw aan te leggen infrastructuur op de as Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad-Emmeloord-Heerenveen-Drachten-Groningen, incl. energievoorziening, kunstwerken en kruisende infrastructuur;

- aansluiting van Leeuwarden op de Zuiderzeelijn in de vorm van een overstapstation in Heerenveen;
- bestaande infrastructuur die aangepast moet worden op de as Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad;
- bestaande infrastructuur die aangepast moet worden op Hanzelijn-plus tracé: Lelystad-Zwolle-Assen-Groningen en Zwolle-Heerenveen-Leeuwarden;
- aanpassingen aan bestaande stations die noodzakelijk zijn voor afwikkeling van de vervoersdiensten die behoren tot het project Zuiderzeelijn;
- nieuw aan te leggen stations: de basisvoorzieningen en ontsluiting op het bestaande wegennet en openbaar vervoernetwerk, parkeervoorzieningen en P&R;
- inpassing van de nieuwe dan wel aangepaste infrastructuur (Zuiderzeelijn of Hanzelijn-plus): inpassingmaatregelen, mitigerende maatregelen (bijv. akoestische maatregelen die nodig zijn op grond van geluidsregelgeving) en compenserende maatregelen;

De *geografische* afbakening van de tracé/m.e.r.-procedure hangt af van de politieke afweging op basis van de resultaten van de prijsvraag en de MER op hoofdlijnen

Scope van de aanbesteding

De aanbesteding is gericht op planvorming en realisatie. De functionele en geografische afbakening van de aanbesteding, ofwel de uitvraag aan marktpartijen, wordt vastgesteld in het op te stellen Programma van Eisen (PvE). Het uitgangspunt is om te komen tot een PvE dat een invulling van de Zuiderzeelijn mogelijk maakt binnen de financiële kaders van de Samenwerkingsovereenkomst. Het verkennend ontwerp en de bijbehorende kostenraming zoals opgesteld in verkenningen deel I voor de Zuiderzeelijn (een korte toelichting op dit ontwerp is in deze bijlage opgenomen) vormt vooralsnog het referentiekader voor de scope van de aanbesteding. Dit verkennend ontwerp is weliswaar één van de vele mogelijke invullingen van de Zuiderzeelijn, dat zeker niet als richtinggevend voor marktpartijen zal worden meegegeven, maar biedt voor de huidige fase houvast voor het bewaken van de financiële kaders. De eisen en wensen die worden ingebracht voor het PvE kunnen op basis van het verkennend ontwerp worden beoordeeld op eventuele financiële consequenties.

Met opmaak:
opsommingstekens en
nummering

De scope van de aanbesteding omvat *functioneel* dezelfde elementen als de scope van de tracé/m.e.r.-procedure met uitzondering van alternatieven IC en Hanzelijn-plus:

- nieuw aan te leggen infrastructuur op de as Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad-Emmeloord-Heerenveen-Drachten-Groningen, incl. energievoorziening, kunstwerken en kruisende infrastructuur;
- aansluiting van Leeuwarden op de Zuiderzeelijn in de vorm van een overstapstation in Heerenveen;
- bestaande infrastructuur die aangepast moet worden op de as Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad;
- aanpassingen aan bestaande stations die noodzakelijk zijn voor afwikkeling van de vervoersdiensten die behoren tot het project Zuiderzeelijn;
- nieuw aan te leggen stations: de basisvoorzieningen en ontsluiting op het bestaande wegennet en openbaar vervoernetwerk, parkeervoorzieningen en P&R;
- inpassing van de nieuwe dan wel aangepaste infrastructuur: inpassingmaatregelen, mitigerende maatregelen (bijv. akoestische maatregelen die nodig zijn op grond van geluidsregelgeving) en compenserende maatregelen;

De aanbesteding heeft betrekking op het ontwerp, de realisatie en het onderhoud van de bovengenoemde infrastructuur, alsmede de exploitatie van het vervoer op de Zuiderzeelijn (inclusief aansluiting van Leeuwarden) en de exploitatie van nieuw aan te leggen (en mogelijk ook de aan te passen) stations.

Aanvullend op de scope van de aanbesteding kunnen eventueel elementen in de aanbesteding worden betrokken die raken aan het vervoerssysteem. Voorbeelden kunnen zijn: toeleidende infrastructuur, gebiedsontwikkeling, versterking EHS, etc. Hierbij geldt: dat partijen die aanvullende elementen in de aanbesteding willen betrekken de daarvoor noodzakelijke financiële middelen beschikbaar moeten stellen.

Onderdeel B Beschrijving verkennend ontwerp

Inleiding

In het Kabinetsbesluit van 21 december 2001 is een bedrag van € 2,73 mld (Fl. 6 mld) indicatief opgenomen voor de aanleg van de Zuiderzeelijn. Dit bedrag is mede gebaseerd op een verkennend ontwerp uit het jaar 2000 dat is gemaakt tijdens de verkenningen deel I. Het verkennend ontwerp betrof alle vier de ZZL-alternatieven (HSL, MZB, IC en HZL+). In dit document wordt enkel ingegaan op de delen uit het verkennend ontwerp die betrekking hebben op de hoge snelheidslijn (HSL) en de magneetzweefbaan (MZB) variant voor de Zuiderzeelijn.

Het verkennend ontwerp is mede gebaseerd op een vervoerwaardestudie. Deze heeft inzicht gegeven in de omvang van de mogelijke vervoersstromen, de effecten die de lijn genereert en de opbrengst die met de exploitatie van de lijn gegenereerd kan worden.

In dit kader is gebleken dat er geen aanleiding is om rekening te houden met goederenvervoer. Het snelle vervoer via HSL of MZB kan voor hoogwaardige producten mogelijk interessant zijn.

Het verkennend ontwerp heeft de basis gevormd voor de beschrijving van de scope zoals in onderdeel A van deze bijlage. Het verkennend ontwerp wordt niet verplichtend opgelegd in de aanbesteding. De beschrijving van het verkennend ontwerp is ter informatie als opgenomen als onderdeel B van deze bijlage.

Deze beschrijving gaat in op een aantal specifieke kenmerken van het ontwerp. Deze hebben betrekking op:

- haltering;
- bedienconcept;
- reistijden;
- kosten infrastructuur.

Haltering

Voor de haltering is aangenomen dat in de HSL-variant er een doorgaande verbinding is van de hoofdhalteplaatsen en dat er daarnaast treinen stoppen op tussenliggende stations. Op dezelfde wijze is bij de MZB-variant aangenomen dat er een doorgaande verbinding is (M-Snel) en dat er daarnaast treinen zijn die ook stoppen op tussenliggende stations (M-Metro). Bovendien is het effect van alleen metrotreinen onderzocht, oftewel van een hoogfrequente snelle verbinding.

| | HSL | | MZB | |
|----------|-----|-------------|--------|---------|
| | HSL | Sneltreinen | M-Snel | M-Metro |
| Schiphol | X | X | X | X |

| | | | | |
|------------|---|---|---|---|
| A'dam WTC | X | X | X | x |
| Almere | X | X | X | x |
| Lelystad | - | X | - | x |
| Emmeloord | - | X | - | x |
| Heerenveen | X | X | X | x |
| Drachten | - | X | - | x |
| Groningen | X | X | X | x |

Bedienconcept

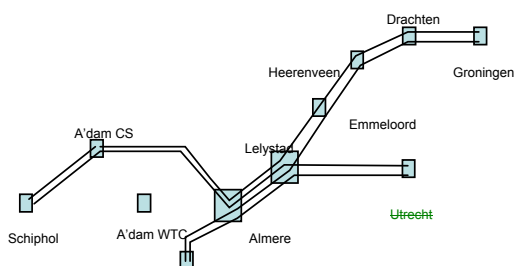
In alle onderstaande varianten is uitgegaan van een goed overstapstation te Heerenveen met een goede overstapmogelijkheid richting Leeuwarden.

Naast het onderstaande bedienconcept rijden in alle genoemde varianten, via de Veluwelijn (vanuit Den Haag/Rotterdam), ook nog de volgende Intercitytreinen: 1 van/naar Leeuwarden en 1 van/naar Groningen. *Hoge Snelheidslijn (HSL)*

Het HSL-bedienconcept betreft een combinatie van HSL- en sneltreinen. Hieronder wordt het aantal treinen per uur per richting aangegeven.

Het HSL-bedienconcept luidt:

- 2 HSL-treinen tussen Schiphol – Groningen (via A'dam WTC)
- Sneltreinen (zie figuur):
 - 1 tussen Utrecht - Groningen
 - 1 tussen Schiphol - Groningen via A'dam CS
 - 1 tussen Schiphol - Zwolle via A'dam CS
 - 1 tussen Utrecht - Zwolle



Figuur: Sneltreinen in HSL-bedienconcept (daarnaast rijdt de HSL vanuit Schiphol via A'dam WTC naar Groningen)

Dit betekent dus dat er – afgezien van de HSL - op de volgende trajecten het volgende aantal sneltreinen rijden:

- Schiphol – A'dam CS - Hollandsche Brug : 2
- A'dam WTC - Hollandse Brug : 2
- Hollandsche Brug - Lelystad : 4
- Lelystad - Groningen : 2
- Lelystad - Zwolle : 2

Magneetweefbaan (MZB)

Voor de MZB zijn twee bedienconcepten onderzocht: Snel-Metro en Metro. Per concept wordt hieronder het aantal treinen per uur per richting aangegeven.

- Snel-Metro bediening:
 - 2 sneltreinen tussen Schiphol en Groningen
 - 2 treinen tussen Schiphol en Groningen die stoppen op alle tussengelegen stations
 - 2 spits-shuttle's tussen Schiphol en Almere
- Metro bediening:
 - 6 treinen tussen Schiphol en Groningen die stoppen op alle tussengelegen stations

Reistijden

| | Huidig | ZZL-HSL | | ZZL-MZB | |
|------------|--------|-----------|-----------|---------|---------|
| | | HSL-trein | Sneltrein | M-Snel | M-Metro |
| Schiphol | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| A'dam WTC | 6 | 6 | 6 | 5 | 5 |
| Almere | 37 | 31 | 31 | 16 | 16 |
| Lelystad | 57 | - | 49 | - | 25 |
| Emmeloord | - | - | 55 | - | 35 |
| Heerenveen | - | 54 | 63 | 36 | 44 |
| Drachten | - | - | 79 | - | 51 |
| Leeuwarden | 141 | - | - | - | - |
| Groningen | 145 | 75 | 94 | 50 | 60 |

Indicatieve reistijden vanaf Schiphol per alternatief, weergegeven in minuten

Kosten infrastructuur

Na uitwerking van de inpassingsvisie in een ontwerpatelier is – ook in overleg met de regio – gekomen tot het verkennend ontwerp. In navolgende tabel zijn de kosten van de infrastructuur – zoals voorzien in dit verkennend ontwerp – voor de HSL- respectievelijk de MZB-variant van de Zuiderzeelijn weergegeven. De bedragen zijn onderverdeeld naar tracégedeelten en naar kostensoorten. Alle bedragen zijn afgerond op miljoenen Euro's.

| | Baaninfra | Kunstwerken | Stations | Systemen | Kosten alg. | Totaal |
|------------------------|-----------|-------------|----------|----------|-------------|--------|
| HSL | | | | | | |
| Schiphol tot WTC | - | - | - | 5 | - | 5 |
| WTC t/m Almere CS | 50 | 5 | - | 30 | 20 | 105 |
| Almere t/m Lelystad | 20 | - | 10 | 70 | 20 | 120 |
| Lelystad t/m Groningen | 1.275 | 1.650 | 60 | 360 | 540 | 3.885 |
| Totaal | | | | | | 4.115 |

| MZB | | | | | | |
|------------------------|-------|-----|----|-------|-----|-------|
| Schiphol tot WTC | 290 | 250 | 30 | 85 | 75 | 730 |
| WTC t/m Almere CS | 550 | 150 | 45 | 230 | 90 | 1.065 |
| Almere t/m Lelystad | 260 | 15 | 15 | 110 | 35 | 435 |
| Lelystad t/m Groningen | 2.350 | 360 | 55 | 1.100 | 360 | 4.225 |
| Bijz. Voorz. | 165 | | | | 25 | 190 |
| Totaal | | | | | | 6.645 |

Toelichting op de gebruikte kostensoorten:

Baaninfra:

a. Conditionering:

- voorbereidende werkzaamheden (geotechnisch onderzoek, etc)
- grondverwerving
- planschade / functievrij maken
- archeologische opgravingen

b. Onderbouw:

- grondwerk
- fundatie, zettingsvrije plaat bij HSL
- (paal-)fundering, pijlers, opleggingen bij magneetweefbaan

c. Bovenbouw:

- spoorwerk incl. wissels en aansluitingen bij HSL
- liggers, langstator (van aandrijving) bij magneetweefbaan

d. Inpassing:

- geluidsschermen
- natuurcompensatie

e. Stelposten voor speciale/moeilijke zaken:

- verstoring vliegverkeer tijdens werkzaamheden bij schiphol (MZB)
- verstoring treinenloop exploitatie bestaand net
- extra maatregelen Zuid-as
- civieltechnisch werk passage Duivendrecht

Kunstwerken:

- bruggen / viaducten / tunnels
- aanpassingen bestaande (bijv. kruisende) infrastructuur

Stations:

- realisatie van basisfunctionaliteit om aan vervoertaak te kunnen vervullen conform "basisstation" volgens Railned. Hierin zitten onder meer de volgende onderdelen verwerkt:
 - o fietsparkeervoorziening
 - o autoparkeervoorziening
 - o in- en uitstaphaltes van het lokaal openbaar vervoer
 - o taxi-voorstrook direct nabij de hoofdentree
 - o informatieruimte met plattegrond van de gemeente, bereikbaarheid belangrijke attracties en voorzieningen en dienstregelingen van het lokaal openbaar vervoer.
- toeleidende weg-infra (van/naar dichtstbijzijnde bestaande openbare weg)

Systemen:

- beveiliging, signalering, telecom
- Energievoorziening / aandrijving

Bijzondere voorzieningen:

- onderhoudswerkplaatsen (centraal, decentraal)
- emplacementen

Kosten Algemeen:

- engineering, advies en toezicht

De in de tabel genoemde bedragen zijn verwachtingswaarden. D.w.z. dat de kans op onder- dan wel overschrijding van dit bedrag telkens 50% bedraagt. Om dit mogelijk te maken werd op basis van een risicoanalyse een risicotoeslag vastgesteld die rekening houdt met de volgende onzekerheden:

- kostenraming (afwijkende hoeveelheden/eenheidsprijzen)
- technisch (afwijkend ontwerp en uitvoering)
- inpassing (afwijkende inpassingsmaatregelen)
- markt (mogelijke schaarste op de markt van uitvoerende partijen)

BIJLAGE 5 TOPEISEN

Inleiding

Deze bijlage bevat de uitgangspunten en randvoorwaarden op basis waarvan in fase I van de procedure (de prijsvraag en MER op hoofdlijnen) plannen ontwikkeld kunnen worden voor de HSL en de MZB. Deze uitgangspunten en randvoorwaarden hebben betrekking op de aspecten vervoer, vervoerskwaliteit, inpassing, ontwerp en milieu en vormen de basis voor het op te stellen Programma van Eisen. De in deze bijlage weergegeven uitgangspunten en randvoorwaarden voor de genoemde aspecten hebben een zelfde mate van 'hardheid'; het gaat om uitgangspunten en randvoorwaarden op basis waarvan de meedingende Partijen plannen voor een HSL en een MZB kunnen ontwikkelen. Aan de harde wettelijke kaders dient te allen tijde voldaan te worden.

De in deze bijlage verwoorde uitgangspunten en randvoorwaarden omvatten de gemeenschappelijke belangen van het Rijk en de Regio. De uitgangspunten en randvoorwaarden zijn systeem- en variantonafhankelijk en vormen het kader voor het nog op te stellen Programma van Eisen voor de HSL en de MZB. Binnen deze uitgangspunten en randvoorwaarden is een invulling van de Zuiderzeelijn mogelijk die past binnen het financieel kader: een maximum rijksbijdrage van € 2,73 mrd met een all-in karakter (NCW 2010, prijspeil 2002) en een regionale bijdrage voor de MZB van € 1,02 mrd. en voor de HSL van € 0,23 mrd. (NCW 2010, prijspeil 2002). Dit is onder meer afgeleid uit het verkennend ontwerp dat in 2000, tijdens fase I van de Verkennende studie Zuiderzeelijn, is uitgevoerd (ter informatie bijgevoegd in onderdeel B bij bijlage 4). In het kader van de Prijsvraag wordt aan de meedingende Partijen de mogelijkheid geboden om, binnen het financiële kader en binnen de in deze bijlage weergegeven uitgangspunten en randvoorwaarden (uit te werken in het programma van eisen), afwegingen te maken tussen de vervoerskwaliteit en de ruimtelijke kwaliteit van het ontwerp en de inpassing van de infrastructuur.

Het in de komende periode op te stellen daadwerkelijke Programma van Eisen zal bestaan uit de volgende onderdelen:

- Eisen: de harde eisen waaraan de plannen en de biedingen van de meedingende Partijen dienen te voldoen.
- Randvoorwaarden/uitgangspunten: eisen die voortkomen uit de financiële kaders, beleid, wet- en regelgeving, fysieke plannen en omstandigheden waaraan de plannen en biedingen van de meedingende Partijen dienen te voldoen.
- Beoordelingscriteria: wensen of uitgangspunten waaraan biedingen in meerdere of mindere mate kunnen voldoen en waarop zij gescoord zullen worden. Dit zijn punten waarbij veelal een integrale afweging is vereist omdat er bijvoorbeeld strijdige belangen zijn.
- Opties: elementen waarvoor een marktpartij voorstellen kan doen zonder dat op voorhand zeker is dat Rijk en Regio die willen opnemen in de uiteindelijke opdrachtverlening.

Daarnaast wordt een beoordelingskader opgesteld dat bestaat uit een beschrijving van de evaluatiemethode van de ontvangen biedingen op basis van de geformuleerde beoordelingscriteria, inclusief een weging van de verschillende relevante parameters.

Het Programma van Eisen zal bovendien gedurende de aanbesteding worden verdiept om uitgewerkte biedingen van private partijen te verkrijgen.

Wettelijke en beleidsmatige kaders

Het project Zuiderzeelijn dient vorm gegeven te worden binnen de geldende nationale en internationale wettelijke en beleidsmatige kaders (o.a. Vogel- en Habitatrichtlijn, Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening, Nota Belvédère, Nota Wonen, Architectuurnota, Nota Grondbeleid, Vierde Nota Waterhuishouding, Wet geluidhinder, Flora- en Faunawet, SGR2, NMP4, Spoorweg- en Concessiewet). Deze kaders worden zoveel mogelijk geoperationaliseerd in het Programma van Eisen.

Bovendien dient afstemming plaats te vinden met provinciale, regionale en lokale beleidskaders. In het bijzonder geldt dit voor het Masterplan Noordelijke Ontwikkelingsas, het Integraal Ontwikkelingsplan Almere en de planontwikkeling voor Amsterdam-Zuidas.

Vervoerwaarde

Het verwachte aantal reizigers binnen de Zuiderzeelijn corridor dient in 2020 minimaal gemiddeld 35.000 per etmaal (op werkdagen) te bedragen. Het hier bedoelde aantal reizigers betreft het totaal aantal reizigers in alle treintypes (MZB/HSL, Intercity én sneltrein) op de lijn Schiphol-A'dam-Almere-Lelystad-Emmeloord-Heerenveen-Drachten-Groningen conform de uitgangspunten en de berekeningssystematiek van de vervoerwaardestudie ZZL 2000 uit de verkenning ZZL deel 1.

Stations

De 'bedienkwaliteit' van een halteplaats wordt bepaald door de halteringsfrequentie (het aantal keren per uur en richting dat er op de betreffende haltelocatie een trein stopt) en de reistijd die er nodig is om het reisdoel, de bestemming, te bereiken.

De minimaal te eisen bedienkwaliteit behoeft niet voor elke haltelocatie hetzelfde te zijn. In verband hiermee wordt navolgend onderscheid gemaakt tussen hoofd- en tussenstations. Alle treinen dienen tenminste op de hoofdstations te stoppen. Voor de tussenstations gelden minder strikte eisen. Deze zijn in de onderstaande rubrieken frequentie en reistijd nader uitgewerkt.

Het vervoer binnen het kader van het project ZZL 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. De eisen m.b.t. de maximale overstap- en reistijd worden in de onderstaande rubrieken nader toegelicht.

Frequentie

Er kan onderscheid worden gemaakt tussen de snelste verbinding (de trein/verbinding met de kortste reistijd) en de overige op hetzelfde traject aan te bieden treinverbindingen.

- De onderstaande verbindingen moeten dagelijks tussen 6 en 24 uur verbindingen worden aangeboden. Maatgevend is de vertrektijd op de genoemde stations.
- De snelste verbinding (trein/verbinding met de kortste reistijd) moet minimaal 2 keer per uur per richting worden aangeboden, waarbij wordt gehalteerd op tenminste de hoofdstations.
- Bovendien moet er minimaal 2 keer per uur per richting een verbinding worden aangeboden tussen de hoofd- en tussenstations.
- Voor het traject Amsterdam – Almere moet minimaal 4 keer per uur per richting een verbinding worden aangeboden.
- Tussen Heerenveen en Leeuwarden moet minimaal 2 keer per uur per richting een snelle verbinding worden aangeboden en moet minimaal 2 keer per uur een verbinding worden aangeboden die stopt op de tussenliggende stations

| | Snel | overig |
|----------|------|--------|
| Schiphol | 2 | 2 |
| A'dam | 2 | 2 |

| | | |
|------------|---|---|
| Almere | 2 | 2 |
| Lelystad | | 2 |
| Emmeloord | | 2 |
| Heerenveen | 2 | 2 |
| Leeuwarden | 2 | 2 |
| Drachten | | 2 |
| Groningen | 2 | 2 |

Minimaal aantal vertrekkende treinen per uur per richting

Reistijd

Uitgangspunt voor de reistijd van Schiphol naar Groningen dan wel Leeuwarden voor de snelste verbinding is 75 minuten. Van dit uitgangspunt kan gemotiveerd worden afgeweken ten gunste van een goede ruimtelijke inpassing. Voor de aansluiting van Heerenveen naar Leeuwarden geldt, dat er minimaal 2 keer per uur een aansluiting op de in Heerenveen halterende treinen gerealiseerd dient te worden waarbij de totale reistijd (incl. overstaptijd) Heerenveen-Leeuwarden of omgekeerd niet meer dan 20 minuten mag bedragen.

Aansluiting op voor- en natransport

- Vanaf de ZZL-haltelocatie Schiphol dienen de perrons van het bestaande treinstation en de check-in gates voor het vliegverkeer binnen 10 minuten na uitstappen bereikbaar te zijn.
- Op de ZZL-haltelocatie Amsterdam dient aansluiting te zijn met het Hoofdrailnet, het HSL-net en het overig openbaar vervoer.
- Alle stations van de ZZL moeten direct aansluiten op regionaal, stadsgewestelijke en lokaal openbaar vervoer (verkeersknopen), in dit verband verdient de aansluiting van Assen via het te ontwikkelen STOV aandacht, tevens dienen alle stations te beschikken over fietsenstallingen.
- Stations dienen – afhankelijk van de lokale mogelijkheden en passend binnen de (beoogde) stedelijke structuur en binnen de uitgangspunten van intensief en meervoudig ruimtegebruik - over voldoende parkeergelegenheid te beschikken.

Vervoerskwaliteit

- Per uur mag bij minimaal 95% van alle treinaankomsten op stations de vertraging niet meer bedragen dan 3 minuten (op bestaand spoor gelden hiervan afwijkend nog vast te stellen minder strikte eisen.)
- De bezettingsgraad van de treinen mag nooit meer dan 120% bedragen, voor de hoogste klasse 100%. Ten noorden van Almere geldt een maximale bezettingsgraad van 100%.
- De eisen m.b.t. comfort die aan de HSL-Zuid gesteld zijn, zullen als basis fungeren voor het ZZL vervoersysteem (o.a. zitplaatsen, zitruimte, andere voorzieningen, etc).

Tickets

Het ticketingsysteem moet zodanig zijn opgezet, dat voor een treinreis tussen een ZZL-station en een niet-ZZL treinstation, geen afzonderlijk vervoerbewijs nodig is (integraal ticketingsysteem).

Inpassing en Ontwerp

- De nieuwe infrastructuur dient beschouwd te worden als een zelfstandige ontwerpogave (herkenbaarheid, eenheid in vormgeving).

- De tracering, de inpassing en het ontwerp van de infrastructuur dienen te voldoen aan de wettelijke en beleidsmatige kaders die van toepassing zijn.
- Met het oog op het voorkomen van versnippering en verstoring en zuinig ruimtegebruik geldt ten aanzien van de tracering en het ontwerp het zoveel mogelijk benutten van de bestaande infrastructuur en in ieder geval een strakke bundeling, zowel in horizontale als in verticale zin, binnen de vrijwaringszone van de bestaande hoofdinfrastructuur. Op specifieke plekken kan gemotiveerd van dit uitgangspunt worden afgeweken ten gunste van de reistijd en met in achtneming van de ruimtelijke kwaliteit.
- Toekomstige verbreding van de bestaande hoofdinfrastructuur of het realiseren van nieuwe hoofdinfrastructuur voor zover voorzien in het MIT en de betreffende vigerende PKB dient mogelijk te blijven.
- Aantasting van in rijks- en provinciaal beleid gedefinieerde bijzondere gebieden (EHS, groene contourgebieden, Vogel- en Habitatrichtlijngebieden, Belvédère/Unesco-gebieden) worden voorkomen. Indien aantasting onvermijdbaar blijkt te zijn, dan worden, conform de betreffende wet- en regelgeving dan wel het van toepassing zijnde beleid, door aanpassing van de uitvoeringswijze en mitigering de negatieve effecten tegengegaan. Eventueel resterende negatieve effecten worden gecompenseerd.
- Het ontstaan van 'restgebieden' tussen de Zuiderzeelijn en de bestaande infrastructuur wordt voorkomen. Indien 'restgebieden' onvermijdbaar blijken te zijn, dan krijgen deze gebieden een passende en kwalitatief hoogwaardige invulling.
- De functionaliteit van de kruisende structuren blijft gehandhaafd (inclusief de staande mastroutes).
- Kruisingen met hoofdinfrastructuur waarmee wordt gebundeld worden voorkomen. Indien deze kruisingen onvermijdbaar blijken te zijn, dan dient er een afweging plaats te vinden tussen een kruising met een hoge ligging en een kruising met een lage ligging, dit mede in samenhang met de omgevingskenmerken en met in achtneming van de ruimtelijke kwaliteit en de budgettaire kaders.
- De tracering, het ontwerp en de inpassing worden afgestemd met het bestaand en voorgenomen ruimtelijk beleid (nationaal, provinciaal en lokaal), gericht op het realiseren van ruimtelijke kwaliteit. Dit geldt in ieder geval voor:
 - het realiseren van robuuste ecologische verbindingzones;
 - het verbeteren van de kwaliteit van het landelijk gebied langs het gehele traject, voor alle relevante componenten (natuur, landschap, recreatie, landbouw, cultuur en waterbeheer);
 - het verbeteren van de kwaliteit van het stedelijk gebied in de directe omgeving van de haltelocaties (aansluiten op de (beoogde) stedelijke structuren, het realiseren van intensieve ruimtelijke programma's, zoals centrumvorming en knooppuntontwikkeling)."

Geluid

- Conform de huidige wet- en regelgeving geldt voor de HST (voorzover deze als een nieuwe spoorlijn moet worden gezien) een voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) en de eis dat de waarde van 70 dB(A) op de gevel van het dichtstbijzijnde geluidgevoelige object niet mag worden overschreden. Tevens zal voor de HST, analoog aan de HSL-Zuid en de Betuweroute, geprobeerd worden zo min mogelijk hogere waarden hoger dan 65 dB(A) vast te stellen.
- Uitgangspunt is dat voor de MZB dezelfde geluidnormen gelden als voor de HST. Nader onderzoek is echter vereist voor het bepalen van de definitieve geluidnormen voor de MZB. Aangezien voor de MZB de wettelijke geluidregeling moet worden aangepast zal implementatie van deze geluidnormen plaatsvinden in daarvoor bestemde wet- en regelgeving.
- Voor alle systemen geldt dat, voorzover het de aanleg van een nieuwe verbinding betreft, de binnenwaarde van 37 dB(A) niet mag worden overschreden.
- Voor de EHS geldt op basis van het NMP4 dat het geluidbelast oppervlak niet mag toenemen t.o.v. het jaar 2000; de streefwaarde is 40 dB(A)

- Voor stiltegebieden mag de daarvoor in de betreffende Provinciale milieuverordening opgenomen geluidbelasting niet worden overschreden.

Veiligheid

- Interne veiligheid: de interne veiligheid van het ZZL vervoerssysteem, inclusief de hierbij behorende bereikbaarheid voor hulpdiensten, dient minimaal gelijk te zijn aan de interne veiligheid van de HSL-Zuid
- Externe veiligheid: de 10^{-6} -contour voor het plaatsgebonden risico mag niet buiten de spoorbaan vallen en de oriënterende waarden voor het groepsrisico mogen niet worden overschreden.

BIJLAGE 6 CONCEPT INSTELLINGSBESLUIT TIJDELIJKE PROJECTORGANISATIE

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

OVERWEGENDE,

- (1) dat het kabinet in 1998 in bestuurlijk overleg met het Samenwerkingsverband Noord-Nederland de toezegging heeft gedaan zich te zullen inspannen om een snelle verbinding, de Zuiderzeelijn, tussen de Randstad en het Noorden te doen realiseren, waarbij het streven erop is gericht om de uitvoering voor 2010 te beginnen;
- (2) dat het kabinet beoogt met het project Zuiderzeelijn de bereikbaarheid van het Noorden en de Randstad te verbeteren en zodoende de regionale economie in het Noorden te stimuleren, alsmede een bijdrage te leveren aan het verbeteren van het evenwicht in de sociaal-economische situatie en de ruimtelijke ontwikkelingen in Nederland;
- (3) dat het kabinet, nadat een tweetal verkenningen was uitgevoerd, op 21 december 2001 heeft besloten dat de bijdrage aan de hiervoor omschreven doelstelling het grootst is bij realisatie van de Zuiderzeelijn, met name in de vorm van een hogesnelheidslijn of een magneetweefbaan c.q. een magneetweefmetro, en heeft besloten een vervolgpprocedure te starten waarin een zogenoemde geïntegreerde Tracé-/MER-/Aanbestedingsprocedure wordt gevolgd;
- (4) dat het kabinet voorts een bedrag van € 2,73 miljard (netto contante waarde 2010, prijspeil 2002) heeft gereserveerd, dit is een maximumbijdrage met een all-in karakter, dat wil zeggen inclusief alle kostencomponenten en reserveringen voor risico's gebonden aan de investering (onder meer voor inpassing, stations, e.d.);
- (5) dat de regio ten behoeve van de ruimtelijke en economische ontwikkeling van het Noorden en Flevoland de snelle verbinding via Flevoland en Friesland noodzakelijk achten en bereid zijn samen met het Rijk het kabinetsbesluit uit te werken en vervolgens uit te voeren;
- (6) dat de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Regionale stuurgroep Zuiderzeelijn op 13 februari 2002 een intentieverklaring hebben getekend met het doel te komen tot (nadere) afspraken over die voorbedoelde samenwerking tussen partijen en deze vast te leggen in een samenwerkingsovereenkomst;
- (7) dat deze samenwerkingsovereenkomst op ... 2002 is getekend;

- (8) dat rijk en regio zo spoedig mogelijk na het sluiten van de samenwerkingsovereenkomst een gezamenlijke Projectorganisatie Zuiderzeelijn zullen oprichten door het treffen van een gemeenschappelijke regeling;
- (9) dat totdat de gezamenlijke Projectorganisatie Zuiderzeelijn is opgericht de bij dit besluit in te stellen Tijdelijke Projectorganisatie Zuiderzeelijn belast is met de voorbereiding van het project Zuiderzeelijn;
- (10) dat de Tijdelijke Projectorganisatie zal functioneren met in achtneming van de bepalingen van de samenwerkingsovereenkomst.

BESLUIT:

Artikel 1: Instelling

- 1.1 Ingesteld wordt de Tijdelijke Projectorganisatie Zuiderzeelijn.
- 1.2 De Tijdelijke Projectorganisatie Zuiderzeelijn maakt deel uit van het Directoraat-Generaal Personenvervoer.

Artikel 2: Taken

De Tijdelijke Projectorganisatie Zuiderzeelijn is belast met de voorbereiding van het project Zuiderzeelijn.

Artikel 3: Organisatie

De Tijdelijke Projectorganisatie Zuiderzeelijn bestaat uit:

- a. de Projectdirecteur;
- b. het deelproject Tender;
- c. het deelproject Tracé/MER;
- d. het deelproject Programma van Eisen;
- e. het deelproject Communicatie;
- f. de projectstaf.

Artikel 4: Inwerkingtreding

4.1 Dit besluit treedt in werking de dag na publicatie in de Staatscourant.

4.2 Het besluit expireert zodra de partijen bij de samenwerkingsovereenkomst de gezamenlijke Projectorganisatie Zuiderzeelijn hebben opgericht door het treffen van de gemeenschappelijke regeling.

Artikel 5: Citeertitel

Dit besluit wordt aangehaald als: Instellingsbesluit Tijdelijke Projectorganisatie Zuiderzeelijn.

Dit besluit zal in de Staatscourant worden geplaatst en in afschrift worden gezonden aan de Algemene Rekenkamer, de Secretaris-Generaal, diens plaatsvervanger en de diensthoofden.

Den Haag, ... 2002

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

BIJLAGE 7 LEIDRAAD COMMUNICATIE

Een belangrijk aandachtsgebied in het project Zuiderzeelijn is communicatie. De organisatie en het bestuur van het project gaan immers communiceren over een uniek en opvallend project naar een zeer brede projectomgeving. De Zuiderzeelijn is het eerste grote spoorproject waarin Rijk en Regio vanuit een gelijkwaardige positie samenwerken bij zowel planvorming als uitvoering. Een project met een evenzeer grote ruimtelijke component. Een project dat veel in de schijnwerpers zal staan de komende jaren.

Dat betekent dat extra aandacht moet uitgaan naar de kwaliteit en de intensiteit van de communicatie. Doelgericht maatwerk leveren naar de veelheid van doelgroepen rekening houdend met de specifieke eisen van de projectomgeving. Dat heeft consequenties voor zowel de presentatie als de inhoud van de communicatie en de communicatie werkwijze van de projectgroep.

Communicatiestrategie

Inmiddels is een (voorlopig) strategisch communicatieplan opgeleverd. Dit plan is gebaseerd op de uitgangspunten voor overheidscommunicatie zoals gesteld door de Commissie Wallage en levert algemene uitgangspunten en handgrepen op voor de communicatie voor de duur van het project .

Projectstijl

Het Project Zuiderzeelijn is een project van de gezamenlijke overheden. Het gaat over zowel spoor als over (inrichting van) ruimte. Dat dient zichtbaar en leidend te zijn in de stijl van het project op een manier waarin de betrokken partijen zich kunnen vinden. Er dient tevens ruimte te blijven voor een private partij om in de toekomst in te stappen zonder dat de herkenbaarheid van het project gevaar loopt. Deze projectstijl zal door de betrokken partijen worden voorbereid. Besluitvorming vindt in het bestuur plaats.

Woordvoering

De woordvoering van de grote spoorprojecten ligt bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat tot de politieke besluitvorming definitief is afgerond. Ook daarna is dat het geval zij het dat naar aard van de vraagstelling een verdeling van taken plaats heeft. De eindverantwoordelijkheid blijft bij het ministerie.

De complexiteit van het Project Zuiderzeelijn, het feit dat het project een zeer sterke ruimtelijke component heeft én het feit dat in het project Rijk en Regio op gelijkwaardige wijze samenwerken, rechtvaardigt een andere aanpak waarbij vanuit het project zelf de project woordvoering wordt gedaan. De woordvoering over beleid blijft uiteraard bij het ministerie. In onderling overleg zal een afbakening van deze terreinen worden voorbereid. Besluitvorming daarover vindt in het bestuur plaats.

Organisatie van de communicatie

De organisatie en uitvoering van de projectcommunicatie, ook naar de regionale partijen, vindt plaats vanuit de projectorganisatie onder centrale aansturing.