

# Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn

## Convenant rijk - regio

(concept 18-03-2008)

### 1. Inleiding

#### 1.1. Langmanakkoord

Het kabinet en het Samenwerkingsverband Noord-Nederland (SNN) hebben in het Langmanakkoord van 16 april 1998 de strategische uitgangspunten en de financiële kaders vastgelegd voor de ruimtelijk- economische ontwikkeling van Noord-Nederland t/m 2010. Een van de afspraken betreft *"dat de snelle spoorverbinding Zuiderzeelijn zal worden opgenomen in de Nota Mobiliteit (voorheen Structuurvisie Verkeer en Vervoer III), waarbij het streven erop is gericht om de uitvoering vóór 2010 te beginnen"*. Het project Zuiderzeelijn is daarna vastgelegd in de Nota Ruimte, Pieken in de Delta en Nota Mobiliteit.

#### 1.2. Structuurvisie en Aanvulling

Het kabinet heeft in 2005, op verzoek van de Tweede Kamer en naar aanleiding van het advies van de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten (TCI), besloten tot een herijking van de probleemstelling van Noord-Nederland / Flevoland en tot een hernieuwde en geactualiseerde afweging van nut en noodzaak van de Zuiderzeelijn. Als basis daarvoor geldt een structuurvisie. De herijking van de probleemstelling, de opstelling van de Structuurvisie en de Aanvulling op de Structuurvisie hebben plaatsgevonden in 2005 en 2006 in lijn met het toetsingskader van de TCI.

#### 1.3. Coalitieakkoord

In het Coalitieakkoord CDA, PvdA en CU (februari 2007) is de volgende afspraak opgenomen: *"De afspraken met Noord-Nederland over economische structuurversterking door een snelle Zuiderzeelijn-spoorverbinding zullen worden nagekomen. Indien een dergelijke snelle verbinding onvoldoende structuurversterkend rendement oplevert en/of niet verantwoord te exploiteren is, dient er, afgestemd met het Noorden en Flevoland en, uitgaande van deze afspraken, een alternatief samenhangend pakket te komen. Daarvan maken infrastructurele maatregelen een substantieel deel uit."*

#### 1.4. Regiospecifiek Pakket

Het kabinet heeft op basis van de onderzoeken op 16 november 2007 geconcludeerd dat:

- een Zuiderzeelijn in de vorm van een Hogesnelheidstrein (HST) niet verantwoord is te exploiteren binnen het beschikbare overheidsbudget;
- het ruimtelijk-economisch structurend rendement van een HST relatief beperkt is en onvoldoende om een rijksinvestering van bijna € 3 miljard te rechtvaardigen;
- alles overwegende het kabinet kiest voor een alternatief samenhangend pakket (Regiospecifiek Pakket ), waarvan infrastructurele maatregelen een substantieel deel uitmaken;
- het planproces voor de Zuiderzeelijn, dat in 2000 is gestart met een verkenning, wordt gestopt. Er komt geen vervolg in de vorm van een planstudie.

In dit document zijn de kaders vastgelegd voor de uitwerking van de regiospecifieke oplossing, het zogeheten Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (RSP-ZZL).

## 2. Hoofduitgangspunten beleid

### 2.1. Doelstellingen

Het beleid van rijk en regio ter uitvoering van de Langmanafspraken is succesvol gebleken. Centrale beleidsopgave was versterking van de ruimtelijke en economische structuur en verbetering van de bereikbaarheid van Noord-Nederland. Dat beleid wordt in essentie voortgezet, met inachtneming van de herijkte probleemstelling. In de Structuurvisie Zuiderzeelijn (april 2006) zijn vanuit de probleemanalyse de hoofdopgaven voor Noord-Nederland als volgt geformuleerd:

- het versterken van de meest kansrijke economische clusters;
- het concentreren van economische ontwikkeling en verstedelijking;
- het stimuleren van innovatie, kennis en ondernemerschap;
- het verbeteren van de bereikbaarheid, zowel binnen de regio als van Noord-Nederland met de rest van Nederland.

Aansluitend op het bestrijden van de economische ijlheid richt de aandacht zich op kansrijke clusters en versterking van de economische structuur. Hierbij wordt aangesloten op de bestaande economische clusters, die onderscheidend zijn op (inter)nationale schaal. Speerpunt van beleid wordt de transitie naar een meer op kennis gerichte economie. Ontwikkeling van innovatie, kennis en ondernemerschap worden gestimuleerd. Voorgestaan wordt een duurzame ontwikkeling van de specifieke ruimtelijke en economische kwaliteiten van Noord-Nederland als regio met een hoge leefkwaliteit.

### 2.2. Gebieden

De belangrijkste ruimtelijk-economische ontwikkelingen spelen zich af rond de twee (inter)nationale ontwikkelingsassen A6-A7 en A28 (-A37). De ingezette ruimtelijke concentratie van verstedelijking en economische activiteiten wordt voortgezet. Zij richt zich met name op het Nationaal stedelijk netwerk Groningen – Assen, de kernzones Leeuwarden / A7-zone Fryslân en de Stedenband Zuid-Drenthe. De twee overige noordelijke kernzones zijn de regio Eemsdelta (Delfzijl - Eemshaven) en de Westergozone. De clustering van kennisgerichte economische activiteiten in de centrale steden van het Noorden kan de gewenste interactie versterken tussen de universiteit, kennisinstellingen, onderwijsinstellingen en het bedrijfsleven.

De aansluiting van de regio via de ontwikkelingsassen A6-A7 en A28(-A37) op de (inter)nationale kerngebieden en de onderlinge bereikbaarheid van de noordelijke kernzones / stedelijke netwerken worden verbeterd. Een belangrijke gebiedsgerichte opgave is de afstemming binnen de stedelijke netwerken van de ruimtelijke en de economische ontwikkelingen en de voorwaardenscheppende bereikbaarheid.

Een vitaal platteland wordt gezien als mededragers voor de ruimtelijke en economische structuurversterking. De transitie van de landbouw (met name agribusiness) en versterking van de (water)recreatie vervullen een belangrijke rol in het versterken van de economische betekenis van het landelijk gebied. De gebieden Lauwersmeer en Veenkoloniën worden door de regio aangemerkt als kansrijk via de aanpak van de zgn. integrale gebiedsontwikkeling.

### 3. Programmatische aanpak

#### 3.1. Opzet en afbakening

Een duurzame en succesvolle uitvoering van het RSP-ZZL vereist het werken vanuit een integrale visie en volgens programmatische aanpak. Met de programmatische aanpak wordt samenhang tussen maatregelen en projecten bevorderd, een integrale afweging mogelijk gemaakt, de flexibiliteit tussen programmalijnen en middelen gewaarborgd en een consistente lijn van het afgelopen programma Kompas voor het Noorden doorgetrokken. Bij de uitwerking van het RSP wordt onderscheid gemaakt tussen een ruimtelijk-economisch programma (REP) en projecten ter verbeteren van de regionale bereikbaarheid (RB). Het RSP beperkt zich geografisch tot de provincies Groningen, Fryslân en Drenthe en het noordelijk deel van de provincie Flevoland (Noordoostpolder). Het zuidelijk deel van Flevoland met de steden Almere en Lelystad wordt gerekend tot de Noordvleugel van de Randstad.

Het RSP-ZZL is additioneel ten opzichte van regulier beleid. De reeds gemaakte afspraken met het Noorden over projecten en/of programma's blijven gehandhaafd. De focus van het RSP ligt op effectieve maatregelen en projecten, die aansluiten bij de probleemstelling voor het Noorden, zoals beschreven in (de Aanvulling op) de Structuurvisie Zuiderzeelijn.

#### 3.2. Ruimtelijk-economisch programma

Het ruimtelijk-economische deel van het RSP wordt vorm gegeven door middel van een aantal programmalijnen. In (de Aanvulling op) de Structuurvisie zijn voorbeeldprojecten uitgewerkt. Een aandachtspunt bij de uitwerking is de gefaseerde inzet van maatregelen en projecten. Gekozen is voor een regionaal investeringsprogramma met een looptijd van 2008 - 2020. Deze bestedingstermijn biedt de gelegenheid de uitwerking van het RSP qua beleidsdoelen en financiële programmering optimaal af te stemmen op de lopende investeringsprogramma's Pieken in de Delta (PiD) / Koers Noord (2007 t/m 2010) en Operationeel Programma Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling OP EFRO (2007 t/m 2013).

#### 3.3. Bereikbaarheidspakket

Voor het verbeteren van de regionale bereikbaarheid is een aantal concrete projecten benoemd, waarvan Rijk en Regio gezamenlijk hebben vastgesteld dat deze op goede wijze aansluiten bij de beoogde doelen. Daarnaast wordt er ruimte geboden om via een Regionaal Mobiliteitsfonds gedurende de looptijd van het RSP aanvullende bereikbaarheidsprojecten op te nemen.

### 4. Uitgangspunten Ruimtelijk - Economisch Programma (REP)

#### 4.1. Programmalijnen

In de Aanvulling op de Structuurvisie Zuiderzeelijn is een opzet gemaakt voor een Ruimtelijk-Economisch Programma (REP). Er zijn dertien programmalijnen onderscheiden: Energie (A), Watertechnologie (B), Sensortechnologie (C), Lifesciences (D), Agribusiness (E), Chemie (F), Toerisme (G), Metaal en scheepsbouw (H), Algemeen MKB-beleid (I), Arbeidspotentieel (J), Bereikbaarheid (K, zie verder 5), Vestigingslocaties (L) en Woon- en leefklimaat (M).

#### 4.2. Uitgangspunten voor uitwerking

Bij de uitwerking van het REP zal rekening worden gehouden met de volgende punten.

##### *Uitvoering en sturingsfilosofie*

Binnen het REP wordt onderscheid gemaakt in een rijksdeel en een regionaal deel. Het rijksdeel betreft grotere projecten binnen de programmalijnen, die ook in het Pieken in de Delta beleid van het

ministerie van EZ zijn benoemd. Regio en EZ dragen voor dit deel de komende jaren gezamenlijk enkele grote projecten aan en het ministerie van EZ besluit over de uitvoering.

Voor het regionale deel van het REP heeft de regio de volledige zeggenschap over de selectie en uitvoering van projecten, binnen de scope van het REP. De inzet van middelen uit het dit deel is een decentrale verantwoordelijkheid. Op het moment dat de regio besluit tot inzet van regionale middelen voor een project, levert ook het rijk een bijdrage aan het project.

Voor beide delen van het REP (het rijksdeel en regionale deel) wordt door de regio cofinanciering door bedrijven en kennisinstellingen gezocht.

#### *Betrokkenheid departementen*

Het REP wordt qua departementale betrokkenheid breder ingevuld dan de lopende programma's PiD/Koers Noord en OP-EFRO. Regio, Economische Zaken en VROM werken nauw samen. Ook de departementen LNV, SZW en OCW kunnen actief participeren op programma- en projectniveau.

## **5. Uitgangspunten pakket Regionale Bereikbaarheid (RB)**

### *5.1. Projecten en programmatische aanpak*

Binnen het pakket Regionale Bereikbaarheid (RB) wordt onderscheid gemaakt tussen concreet benoemde projecten, waarover tussen rijk en regio bestuurlijke overeenstemming bestaat en een programmatische aanpak voor toekomstige decentrale projecten.

### *5.2. Concrete projecten*

Voor deze projecten is de vraag of zij zullen worden uitgevoerd bestuurlijk niet meer aan de orde. De planuitwerking gaat met name over de vraag 'hoe en wanneer'. De lijst met concrete projecten is limitatief en bestaat uit de volgende projecten:

- A7-Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2 (kosten € 624 miljoen, waarvan € 200 miljoen ten laste van het MIRT): verbeteren verkeersafwikkeling door aanleg hoofd- en parallelbanen, inclusief goede inpassing in stedelijke omgeving;
- Bereikbaarheid Leeuwarden (kosten € 222 miljoen): verbeteren capaciteit en betrouwbaarheid van de verkeersafwikkeling rond Leeuwarden door maatregelen op regionale invalswegen;
- Bereikbaarheid Assen (kosten € 222 miljoen): bereikbaarheidsmaatregelen als onderdeel van gebiedsontwikkeling, o.a. extra snelwegaansluiting, station Assen Zuid en lokale infrastructuurmaatregelen;
- N50 Ramspol-Ens (kosten € 26 miljoen): verbeterde verkeersafwikkeling weggebruikers en scheepvaart door verhoogde brug Ramspol (13 meter) en verbreding naar 2x2 rijstroken;
- Openbaar vervoer (kosten € 300 miljoen): beter vervoerproduct door uitvoering van de volgende maatregelen: partiele uitbreiding spoor Leeuwarden – Groningen (ca. 120 mln.), stations Assen / Werpsterhoek en spoor voor nieuwe stations (ca. 43 mln.), Kolibri trein Groningen-Nieuweschans/Veendam (ca. 32 mln.) en opwaardering stations, perronhoogtes etc. (ca. 11 mln.), Kolibri regionale Q-Liners (ca. 21 mln.) en Kolibri overige maatregelen, waaronder bijv. toegankelijkheid perrons (ca. 70 mln.).

### 5.3. *Regionaal Mobiliteitsfonds*

Voor (toekomstige) decentrale projecten wordt een programmatische aanpak gekozen. Er wordt een Regionaal Mobiliteitsfonds opgericht. Het fonds is beschikbaar voor projecten, die in principe kunnen worden gerealiseerd vóór 2020. Indien deze termijn te kort blijkt kunnen ook projecten worden opgenomen, waarvan de realisatie start voor 2020 en de bouwtijd doorloopt tot na 2020.

De inzet van middelen uit het mobiliteitsfonds is een decentrale verantwoordelijkheid. Op het moment dat de regio besluit tot inzet van regionale middelen uit dit fonds voor een infrastructuurproject (weg of OV), levert ook het rijk een bijdrage aan het project.

### 5.4 *Regie*

Voor projecten op rijksinfrastructuur werken V&W en de betreffende regionale overheden samen voor planvorming en realisatie. Het rijk is en blijft bevoegd gezag voor deze projecten, waarbij in goed overleg tussen rijk en regio de concrete invulling van deze bevoegdheid per project wordt uitgewerkt. Het is in het belang van alle betrokken partijen (rijk en regio) dat projecten zo effectief en efficiënt mogelijk worden uitgevoerd. Een onderdeel hiervan is dat in alle projectfasen (planvorming, voorbereiding, realisatie en beheer en onderhoud) de optimale vorm van samenwerking tussen partijen wordt gekozen. Daarbij wordt onder andere gekeken naar de mogelijkheid voor regionale overheden om de kosten van projecten te beheersen en naar locatie en projectspecifieke omstandigheden, zoals bijvoorbeeld integrale gebiedsontwikkeling (combineren van planvorming, planprocedures, besluitvorming) en realisatie van werken.

Tijdens de planvorming zal tussen rijk en regio worden bepaald welk financieel – en marktarrangement het beste is toegesneden op het desbetreffende project: o.a. werk met werk maken, eventuele koppeling met gebiedsontwikkeling, innovatieve aanbesteding / geïntegreerde contracten, fasering in aanbesteding, inschakeling van regionale private partijen, mogelijkheden om in aanmerking te komen voor aanvullende fondsen ( zoals Europese subsidie) op regionale titel. Voor projecten op rijksinfrastructuur en integrale projecten, waarvan rijksinfrastructuur de grootste component is, vervult V&W de rol van aanbestedende dienst voor de rijksinfrastructuur. Voor integrale projecten waar dit niet het geval is, zal over de invulling van de rol van aanbestedende dienst voor de rijksinfrastructuur overleg worden gevoerd. Bij gebiedsontwikkelingsprojecten, waarvan rijksinfrastructuur een beperkt onderdeel uitmaakt, kan bijvoorbeeld de overall regie bij de decentrale overheden liggen en de rijksinfrastructuur als deelproject onder verantwoordelijkheid van V&W worden gerealiseerd, dan wel als onderdeel van het totaal op de markt gebracht.

Voor het verder vormgeven van de regie per project gelden de volgende uitgangspunten:

- De financiële regie over de aanwending van het regionaal mobiliteitsfonds ligt bij de regio. De regio bepaalt welke projecten met het fonds worden gerealiseerd. Dit kunnen ook projecten op rijksinfrastructuur zijn.
- De realisatieverantwoordelijkheid en -opdrachtgeverschap voor rijksinfrastructuur liggen bij V&W. Dit wordt vormgegeven in een gezamenlijke projectorganisatie, waarbij de opzet en samenstelling wordt afgestemd op de projectfase en de projectspecifieke situatie en zo goed mogelijk gebruik wordt gemaakt van de deskundigheden, competenties en verantwoordelijkheden van samenwerkende partijen.
- De projectspecifieke uitwerking van de rolverdeling tussen rijk en regio heeft géén consequenties voor de financiële bijdrage van rijk en regio aan het Regiospecifiek Pakket en het tempo van uitvoering van projecten.
- Voor elk rijksinfrastructuurproject wordt naast de minister van V&W vanuit de regio een bestuurlijk trekker aangewezen.

## 6. Financiële kaders

### 6.1. Budget

De verhouding rijksbijdrage : regionale bijdrage bedraagt over het gehele RSP 73% (rijk) : 27% (regio). Deze verhouding is gebaseerd op de oorspronkelijke rijks- en regionale bijdragen voor de Zuiderzeelijn van € 2,73 miljard (rijk) en € 1,02 miljard (regio). De verhouding geldt ook na eventuele toekomstige wijzigingen in de samenstelling van het RSP.

De rijksbijdrage aan het RSP bedraagt € 1.800 miljoen. De bijdrage van de regio aan het RSP bedraagt € 670 miljoen. De regio is verantwoordelijk om voor het ruimtelijk-economisch programma (REP) een aanvullende bijdrage van kennisinstellingen en marktpartijen te verkrijgen (ieder € 100 miljoen), in te zetten voor zowel het rijks- als het regionale deel van het REP. Het totale RSP-budget bedraagt daarmee € 2.670 miljoen.

### 6.2. Verdeling budget over deelprogramma's

Het budget wordt als volgt verdeeld over de verschillende programmaonderdelen:

- Voor het REP een rijksbijdrage van € 300 miljoen en een regionale bijdrage van € 100 miljoen. Voor het rijksdeel van het REP, onder regie van het Ministerie van EZ, wordt € 150 van de rijksbijdrage ingezet. Voor het regionaal deel van het REP, onder regie van de regio, wordt € 250 miljoen ingezet (€ 150 miljoen rijk + € 100 miljoen regio).
- Het budget voor Bereikbaarheid bedraagt € 2.070 mln. (rijk € 1.500 miljoen + regio € 570 miljoen). Binnen het pakket Bereikbaarheid geldt de volgende onderverdeling:
  - o Concrete Projecten € 1.100 mln. (rijk € 1.000 miljoen + regio € 100 miljoen)<sup>1</sup>
  - o Regionaal Mobiliteitsfonds € 970 mln. (rijk € 500 miljoen + regio € 470 miljoen).

De budgettaire verdeling tussen REP, concrete projecten en regionaal mobiliteitsfonds kan in onderling bestuurlijk overleg tussen rijk en regio worden gewijzigd.

### 6.3. Flevoland: Noordoostpolder

Van de rijksbijdrage aan het RSP-budget wordt voor de ontwikkeling van de Noordoostpolder een bedrag van € 50 miljoen beschikbaar gesteld aan de provincie Flevoland. Deze middelen komen voor € 26 miljoen uit de rijksbijdrage aan de concrete projecten voor het project N50 Ramspol-Ens en worden voor € 24 miljoen geboekt op de rijksbijdrage aan het regionale deel van het ruimtelijk-economische programma REP. Het laatstgenoemde bedrag wordt door Flevoland besteed aan de verbreding van de N50 en REP-programmalijnen, met toepassing van de in dit convenant geldende afspraken.

### 6.4 Financiële spelregels

- i. De bijdragen zijn kasbedragen, prijspeil 2007 en all in (inclusief BTW, Voorbereiding en Toezicht, Onvoorzien en Risico's). De rijksbijdrage wordt op de VenW-begroting jaarlijks geïndexeerd met het toegekende percentage van het indexcijfer bruto overheidsinvesteringen (IBOI).
- ii. De regionale bijdrage aan het onderdeel concrete projecten wordt ingezet voor decentrale infrastructuurprojecten, die hiervan onderdeel uitmaken.
- iii. Uit het mobiliteitsfonds wordt een bijdrage van € 100 miljoen (prijspeil 2007) geleverd aan de concrete bereikbaarheidsprojecten. Deze bijdrage vervalt, indien na realisatie van de concrete bereikbaarheidsprojecten is gebleken dat deze bijdrage niet nodig is.

---

<sup>1</sup> De kosten van de concrete projecten zijn momenteel geraamd op € 1.200 mln.; er zal gestuurd worden op een taakstellend budget van € 1.100 mln. Binnen het mobiliteitsfonds zal € 100 mln. worden gereserveerd als bijdrage aan de concrete projecten.

- iv. Voor de regionale bijdrage aan de bereikbaarheidsprojecten en het regionaal mobiliteitsfonds kan geen gebruik worden gemaakt van door de rijksoverheid op andere titel(s) verstrekte budgetten. De rijksbijdrage is niet beschikbaar als cofinanciering voor projecten buiten het RSP. Eventuele toekomstige scope-uitbreidingen en nieuwe onderdelen van lopende bereikbaarheidsprojecten kunnen uit het RSP worden gefinancierd.
- v. Het programmabudget RSP kan worden verhoogd door bijdragen van derden (bijvoorbeeld Europese Unie en private financiering). Deze bijdragen worden niet aangemerkt als regionale of als rijksbijdrage. Eventueel kan gezamenlijk worden besloten een bijdrage van derden te gebruiken om de algehele overheidsbijdrage te verlagen. De verhouding tussen rijks- en regiobijdrage zal echter ongewijzigd blijven.
- vi. Kostenstijgingen als gevolg van bijvoorbeeld onvoorziene gebeurtenissen en wijziging van de scope van projecten worden binnen het RSP-budget opgevangen. Dit kan betekenen dat projecten moeten worden versoberd (aanpassing uitvoering, scope en/of functionaliteit) dan wel gefaseerd moeten worden gerealiseerd. Indien de aanpassingen niet tot de noodzakelijke budgettaire ruimte leiden, kunnen projecten ook komen te vervallen. Wanneer projecten onverhoopt komen te vervallen blijft het budget gereserveerd voor het RSP. Vrijvallende middelen kunnen in overleg tussen rijk en regio voor andere projecten binnen de scope van het RSP worden aangewend.
- vii. Indien een regionale partij van oordeel is dat de waarde van de door haar gehouden aandelen in het kapitaal van de N.V. NUON en/of N.V. Essent dusdanig is, dat het voor haar redelijkerwijs niet mogelijk is haar bijdrage aan het RSP te voldoen treden Rijk en regio met elkaar in overleg over de gevolgen voor de uitvoering van het RSP. De rijksbijdrage aan het RSP wordt in geen geval verhoogd.
- viii. De regio blijft naast de rijksbijdrage voor het RSP aanspraak maken op financiering van projecten vanuit bestaand rijksbeleid (bijv. FES, MIRT). Daarop zijn de betreffende landelijke doelstellingen, criteria en procedures van toepassing. In voorkomende gevallen zal bij de beoordeling van deze aanspraak de resterende budgetruimte binnen het RSP in de beschouwing worden betrokken. Dit ter voorkoming van onderuitputting van het RSP-budget.

De spreiding van de overheidsbijdragen over de jaren is – ook bij eventuele toekomstige wijzigingen in de samenstelling van het RSP, als volgt.

Regiospecifiek Pakket	Rijk	Regio	Koste	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<i>ruimelijk economisch programma</i>	300	100			10	10	10	30	30	30	30	30	30	30	30	30
<i>concrete bereikbaarheidsprojecten</i>	1000	200	1200		15	53	38	84	79	109	106	149	114	94	94	66
<i>regionaal mobiliteitsfonds</i>	500	370		0	20	30	0	50	50	50	50	50	50	50	50	50
<b>Totaal RSP uit ZL budget</b>	<b>1800</b>	<b>670</b>		<b>0</b>	<b>45</b>	<b>93</b>	<b>48</b>	<b>164</b>	<b>159</b>	<b>189</b>	<b>186</b>	<b>229</b>	<b>194</b>	<b>174</b>	<b>174</b>	<b>146</b>
Totaal uit MIRT A7	200										0	50	50	50	50	0
Extra Spoor vanuit LMCA Motie 12-12-07	160								0	10	25	50	50	25	0	0
<b>TOTAAL RIJKSBIJDRAGE NOOR NEDERLAND</b>	<b>2160</b>	<b>670</b>		<b>0</b>	<b>45</b>	<b>93</b>	<b>48</b>	<b>164</b>	<b>159</b>	<b>199</b>	<b>211</b>	<b>329</b>	<b>294</b>	<b>249</b>	<b>224</b>	<b>146</b>

#### 6.5. Overige rijksbijdragen bereikbaarheid

Het rijk stelt in samenhang met de doelstellingen en middelen van het RSP-ZZL de volgende aanvullende middelen beschikbaar.

##### MIRT

In het kader van het MIRT wordt voor het project A7-Zuidelijke Ringweg Groningen, 2<sup>e</sup> fase € 200 miljoen beschikbaar gesteld.

##### LMCA-Spoor

In het kader van het landelijke project Landelijke Markt en Capaciteitsanalyse Spoor (LMCA-Spoor) wordt conform motie Koopmans (Kamerstuk nr 2007-2008, 27658, nr. 41, Tweede Kamer) € 160 miljoen beschikbaar gesteld voor maatregelen op het noordelijke kernnet spoor. Binnen de

doelstellingen van het LMCA-Spoor worden de volgende maatregelen voorgesteld: uitbouw capaciteit kernnet spoor traject Zwolle-Herfte, boogverruiming spoor Hoogeveen, overwegveiligheid op Zwolle-Groningen en Zwolle-Leeuwarden met oog op frequentieverhoging, alsmede capaciteitsaanpassing bij Groningen Europapark. De besluitvorming over dit budget is voorbehouden aan de minister van V&W.

#### *Project reistijdverbetering*

In het kader van het landelijke project Reistijdversnelling worden middelen beschikbaar gesteld voor het project Wachtspoor goederenvervoer Beilen.

## **7. Organisatie en sturingsfilosofie**

Voor de aansturing en uitvoering van het RSP gelden de volgende afspraken.

### *7.1. Periodiek bestuurlijk voortgangsoverleg*

Realisatie van het RSP-ZZL is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van het rijk en de regio. Over de voortgang van het RSP, behoefte aan bijsturing op doelen, herschikking middelen, (her)prioritering projecten, enz. vindt jaarlijks bestuurlijk overleg plaats tussen:

- rijk: de ministers van Economisch Zaken, VROM en Verkeer en Waterstaat;
- regio: het dagelijks bestuur van het SNN.

Het voortgangsoverleg RSP-ZZL wordt zo mogelijk geïntegreerd met de periodieke bestuurlijke overleggen over de voortgang van de programma's PiD/Koers Noord en OP-EFRO en het overleg over de SamenwerkingsAgenda Noord-Nederland (SANN) op het terrein van bereikbaarheid en mobiliteit (MIRT). Het voortgangsoverleg met Flevoland wordt ingepast in regulier MIRT overleg.

Over het voortgangsoverleg wordt jaarlijks een gezamenlijk, integraal verslag opgesteld. De minister van Verkeer en Waterstaat en het dagelijks bestuur van het SNN zenden het verslag ter kennisneming aan de Tweede Kamer, respectievelijk de provinciale besturen van Groningen, Fryslân en Drenthe.

### *7.2. Ambtelijke organisatie*

Het proces wordt aangestuurd door een op hoog ambtelijk niveau bezette stuurgroep. Het werkproces wordt begeleid door een ambtelijke projectgroep rijk - regio. De projectgroep voert een keer per kwartaal overleg met oog op de voortgang en de RSP-brede projectbeheersing. De projectgroep bereidt ook de vergaderingen van de stuurgroep en het periodiek bestuurlijk overleg voor.

## 8. Besluitvorming

Het convenant RSP-ZZL geldt onder het voorbehoud van formele instemming door de Staten van Groningen, Fryslân, Drenthe en Flevoland. Voorafgaande aan de besluitvorming door de Staten wordt het convenant afgestemd met de belanghebbende gemeenten. De resultaten van de afstemming worden betrokken bij de besluitvorming door de staten.

Den Haag, ... april 2008  
 Namens het rijk,  
 de minister van Verkeer en Waterstaat,

Groningen, ... april 2008  
 Namens de regio 2),  
 de voorzitter van de stuurgroep Zuiderzeelijn,

(Camiel Eurlings)

(Max van den Berg)

- 2) *Regio: In het kader van dit convenant vertegenwoordigt de voorzitter van de stuurgroep Zuiderzeelijn mede de aan de stuurgroep deelnemende decentrale overheden: provincies Groningen, Fryslân, Drenthe en Flevoland en gemeenten Groningen, Smallingerland, Heerenveen, Leeuwarden, Noordoostpolder, Lelystad en Almere.*