

Bestuursdienst



Afdeling Bestuursadvisering
Onderwerp Lange termijn agenda en toezeggingen

Bezoekadres
Waagstraat 1

Postadres
Postbus 20001
9700 PB Groningen

Wij zijn met het openbaar vervoer bereikbaar, buslijnen 1, 2, 3, 5, 6, 11, 13, 16

Informatie over vertrektijden krijgt u via 0900-92 92

In uw antwoord graag datum en kenmerk vermelden.

De leden van de raadscommissie Beheer en Verkeer

Telefoon (050) 367 76 67 Bijlage(n) 2

Ons kenmerk BD 11.2614990

E-mailadres
div.bsd@groningen.nl

Datum 19 MEI 2011 Uw brief van

Uw kenmerk

Website
www.groningen.nl

Geachte heer, mevrouw,

In deze brief informeer ik u over de lange termijn agenda en de toezeggingen. Daarnaast informeer ik u over overige ontwikkelingen.

Lange termijn agenda

Nota parkeernormen

De Nota Parkeernormen 2011 is in voorbereiding en kunnen wij eind mei aan u aanbieden.

MJP Verkeer en Vervoer

Het meerjarenprogramma verkeer en vervoer is vertraagd omdat dit programma is gebaseerd op de nota duurzame mobiliteit. Deze nota wordt zoals u weet op dit moment geactualiseerd en tegelijk met het meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer aan u aangeboden.

Projectofferte diepenring 1^e fase

Wij leggen op dit moment de laatste hand aan de projectofferte en verwachten deze begin juni aan u te kunnen voorleggen.

Gratis busweekend/autoloze zondag 2011

Deze nota verwachten wij eind mei aan u te kunnen sturen.

Toezeggingen

Brief bewoners Lodewijkstraat

De brief die wij hebben gestuurd aan de bewoners van de Lodewijkstraat hebben wij nogmaals bijgevoegd.



Toezegging station Europapark

In de vergadering van de Commissie Beheer & Verkeer van 13 april jl. heeft u de vraag gesteld hoeveel houtopstanden er in het Europapark gecompenseerd zullen worden.

Wij kunnen u hierover melden dat in het Europapark in totaliteit voor de planvorming 11000 m² houtopstanden gekapt moet worden. Na het rooien zal 4000 m² aan houtopstanden terug worden geplaatst.

Geluidsoverlast A7

Een brief hierover is naar u onderweg.

Toezeggingen duurzaamheid

Wij zijn op dit moment bezig met het uitwerken van het Masterplan Duurzaamheid. Bij deze uitwerking zullen wij ook de gedane toezeggingen meenemen. Wij verwachten u in oktober een nota voor te kunnen leggen.

Schetsontwerp Sontwegtracé

In uw raadsvergadering hebben wij u toegezegd op een tweetal zaken terug te komen, namelijk de loop/fietsbrug en de noord-zuid- en de oost-westverbinding.

In de Visie Eemskanaal wordt uitgegaan van een beweegbare loop/fietsbrug ter hoogte van Ikea, die het Sontplein en de daar gevestigde detailhandel verbindt met het centrum. Vooralsnog wordt uitgegaan van een taakstellende investeringsraming van ca. € 4 miljoen euro. De uiteindelijke kosten worden onder andere bepaald door de gewenste hoogte, de mogelijkheden voor inpassing en positionering van hellingbanen (mede met het oog op eigendomsposities, kabels en leidingen, nautische aspecten en eisen van de vaarwegbeheerder) en de economische functie van de kades en de eisen die dit met zich meebrengt.

De keuzes rondom de loop-/fietsbrug zoals geprojecteerd in de Visie Eemskanaalzone worden meegenomen bij het opstellen van een projectofferte voor de loop-/fietsbrug. Hierbij dienen vragen te worden beantwoord, uiteenlopend van nut en noodzaak (wie is toekomstige gebruiker van de brug), de meerwaarde van de brug in de routing centrum-Sontplein, positionering van de brug, ruimtelijke vormgeving, technische randvoorwaarden, hinderaspecten, relatie met vaarklasse, etc.

In 2009 hebben we samen met Rijkswaterstaat en de provincie Groningen een onderzoek uitgevoerd naar de bereikbaarheid in dit gebied. Uit het onderzoek kwam naar voren dat het Berlagetracé een hogere prioriteit heeft dan het Sontwegtracé. Daarmee is de hoofdroute het Berlagetracé, alhoewel beide route's volgens modelonderzoek ongeveer even druk zijn. Maatgevend is de



situatie in de ochtend- en avondspits, waarbij het niet zozeer van belang is hoe druk het op de routes is, maar of de kruispunten het verkeer adequaat kunnen afwikkelen. De eerste verkenningen uit het onderzoek geven aan dat er nog voldoende lucht zit in het netwerk (caré) van kruispunten Damsterdiep- Berlagebrug-Sontweg-Europaweg, mits (kleine) infrastructurele aanpassingen plaatsvinden in combinatie met een verbeterde (onderling communicerende) kruispuntregeling toegespitst op de ochtend- en avondspits situatie.

Ten aanzien van de toekomstige (2020) effecten op het wegennet in het gebied Eemskanaalzone en op het omliggende en bovenliggende wegennet zijn de conclusies:

- De route Berlagetracé vormt een alternatief voor de Europaweg (binnen de ring) en een goede doorstroming is dan belangrijk;
- De route Sontwegtracé heeft een belangrijke functie als stadsdeelontsluitingsroute (ook voor Meerstad), waarbij bereikbaarheid en leefbaarheid belangrijker zijn dan (een optimale) doorstroming;
- Om overbelasting van de kruispunten op het carré Damsterdiep-Berlagebrug-Sontweg-Europaweg te voorkomen zijn doorstromingsmaatregelen nodig;

Het onderzoek heeft geleid tot de volgende aanbevelingen:

- Nader onderzoek te verrichten naar doorstromingsmaatregelen op de kruispunten van het carré Damsterdiep-Berlagebrug-Sontweg-Europaweg;
- Het onderzoek als uitgangspunt te hanteren bij de ontwikkelingen/projecten: Europaweg, Eemskanaalzone, Oosterhamriktracé, Oostelijke Ringweg, Zuidelijke Ringweg en Meerstad.

De resultaten van het onderzoek en de meer gedetailleerde berekeningen worden gebruikt voor de onderbouwing van het ontwerp voor het knooppunt Berlagebrug/Sontweg/Bornholmstraat/Sontbrug. Verder vormt het materiaal input voor de stadsbrede studie naar de toekomst van de wegenstructuur van de stad.

Overige ontwikkelingen

Doorrijden in de Regio

Bij de bespreking van de plannen voor de Eerste fase RegioTram (tramlijnen 1 en 2 in de stad) was het doorrijden van de Regiotram de regio in een belangrijk bespreekpunt. Bij de besluitvorming over de bijdrage van de regio aan de Eerste fase RegioTram op 4 november 2010 is door de Stuurgroep



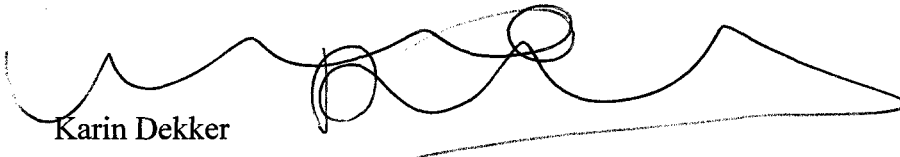
Regio Groningen - Assen expliciet besloten om zo snel mogelijk een Plan van Aanpak voor het "doorrijden van de RegioTram de regio in" te maken.

Het de afgelopen maanden opgestelde Plan van Aanpak voor de "Tweede fase RegioTram, doorrijden de regio in" sturen wij u hierbij toe. In de vergadering van de Stuurgroep RGA van 18 april is het Plan van Aanpak vastgesteld. Dit Plan van Aanpak is de opdracht voor de verdere uitwerking van de Tweede fase RegioTram. Hierin wordt aangegeven wat gedaan dient te worden om de RegioTram door te kunnen laten rijden de regio in.

Bij de programmeringsfase wordt het voortouw door de provincies Groningen en Drenthe genomen. Daarbij hebben wij als gemeente zowel ambtelijk als bestuurlijk ook een belangrijke rol. Begin 2012 wordt u verder geïnformeerd over de Tweede fase RegioTram, onder andere over de fasering van de aanpak van de verschillende corridors.

Ik vertrouw erop u zo voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,


Karin Dekker

Bestuursdienst
Telefoon (050) 367 81 11/ E. Papjes
Onderwerp Fietsverbinding Lodewijkstraat



Bezoekadres
Waagstraat 1

Postadres
Postbus 20001
9700 PB Groningen

In uw antwoord
graag datum en
kenmerk vermelden

Wij zijn met het
openbaar vervoer
bereikbaar,
buslijnen
1, 2, 3, 5, 6, 11, 13, 16

Datum **10 JAN 2011**
Uw brief van 29 augustus 2010

Bijlage(n) -

Ons kenmerk RO10.2450890

Uw kenmerk

Informatie over
vertrektijden krijgt u
via telefoon 0900-92 92

Geacht bestuur,

In deze brief beantwoorden wij de vragen die u stelde in uw brief van 29 augustus 2010 en tijdens een ambtelijk gesprek op 9 november jl. Al eerder bevestigden wij de ontvangst van uw brief. Door omstandigheden heeft onze beantwoording ruimschoots de termijn overschreden die wij u in het vooruitzicht stelden, waarvoor onze excuses.

Niet voor het eerst is er met uw bestuur en met de bewoners van de Lodewijkstraat contact over een apart fietspad langs de Lodewijkstraat. In 2007 hebben wij de (on)mogelijkheden daarvan onderzocht en u de resultaten daarvan laten weten in onze brief met kenmerk RO06.1359904.

U stelt nu opnieuw voor een apart fietspad aan te leggen tussen de Lodewijkstraat en het spoor. In uw brief gaf u aan dat het fietspad gerealiseerd kan worden door het talud langs de spoorbaan recht te trekken op dezelfde wijze als onder het spoorviaduct Hereweg; tijdens een gesprek op ambtelijk niveau op 9 november jl. gaf u te kennen dat ook een fietspad in één richting voor u bespreekbaar was, of het aanbrengen van aparte fietsstroken op de bestaande weg.

Zoals u weet is uw verzoek eveneens ter sprake gekomen tijdens ons collegebezoek aan de Oosterpoort op 11 september 2009. Wij hebben toen reeds aangegeven dat de uitwerking van de plannen voor de uitbreiding van de spoorcapaciteit door ProRail, in opdracht van het Rijk en de Provincie, duidelijk moet maken of deze soelaas kan bieden. We hebben u toegezegd uw verzoek in te brengen bij die planontwikkeling. Gezien de beperkte ruimte ter plaatse en de verantwoordelijkheid van ProRail zal het bepaald niet eenvoudig zijn uw verzoek, dat op zich begrijpelijk is, in enigerlei vorm te realiseren. Wij blijven niettemin bij onze toezegging dit serieus te zullen nagaan in het kader van onze betrokkenheid bij de planontwikkeling van de op stapel staande maatregelen voor het spoor.

Volgvel 1



Contact

Wij gaan er vanuit u met deze brief voldoende te hebben geïnformeerd. Mocht u naar aanleiding van deze brief nog vragen hebben, dan kunt u contact opnemen met de heer E. Papjes, werkzaam bij de dienst RO/EZ, telefoon (050) 367 81 11.

Met vriendelijke groet,
Burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'E. Papjes', written over the text 'de burgemeester,'.

de secretaris,

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'M. ...', written over the text 'de secretaris,'.

(06-b)

Plan van Aanpak Tweede fase RegioTram

"Doorrijden de regio in"

Plan van Aanpak, eindversie

INHOUDSOPGAVE

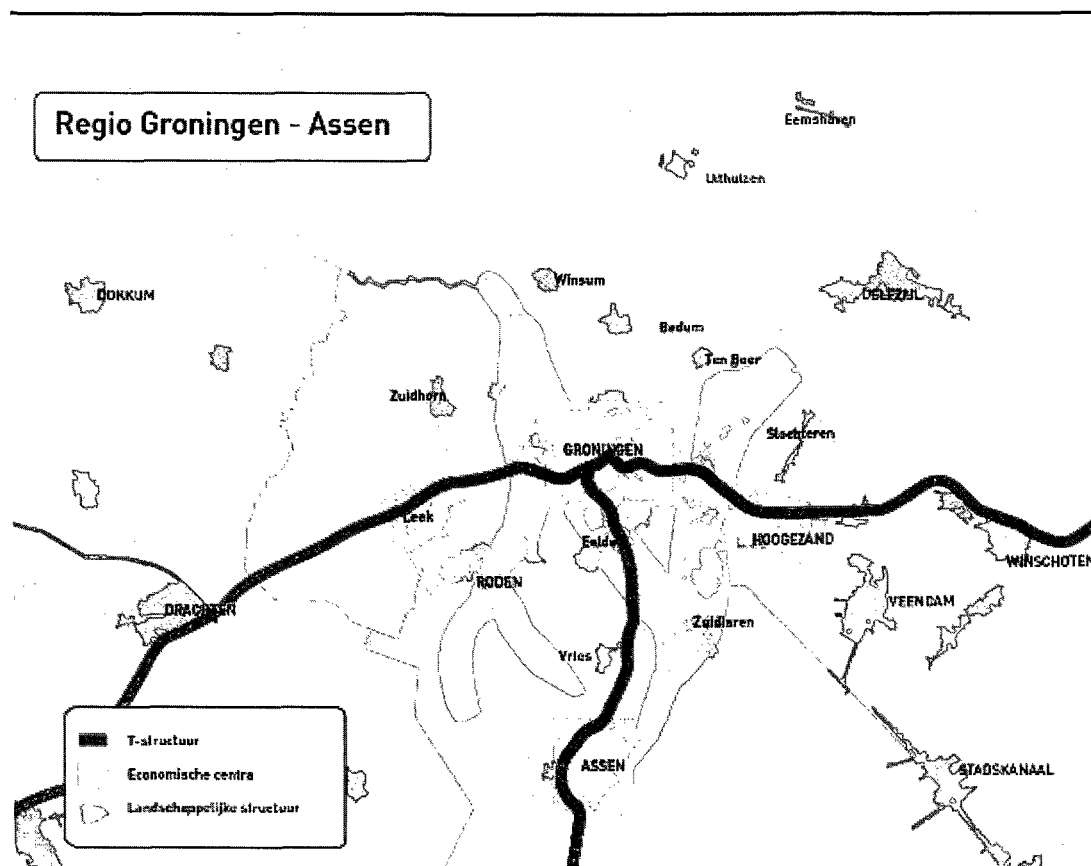
1	Inleiding.....	3
1.1	Bereikbaarheid Regio Groningen-Assen.....	3
1.2	Politiek-bestuurlijke ambitie.....	5
1.3	Studiegebied.....	6
1.4	Doel van het Plan van Aanpak.....	6
2	Aanpak.....	7
2.1	Doorrijden de regio in.....	7
2.2	Keuzes in uitvoering beleidsintenties RegioTram.....	8
2.3	Programmering.....	9
2.4	Uitwerking corridors.....	10
2.5	Raakvlakken.....	11
3	Organisatie.....	12
3.1.	Aansturing programmering.....	12
3.2.	Aansturing uitwerking corridors.....	12
4	Communicatie.....	14
4.1	Algemeen.....	14
4.2	Uitgangspunten communicatie.....	14
4.3	Besluitvormingsproces.....	14
5.	Projectbeheersing.....	15
5.1.	Kwaliteitsborging.....	15
5.2.	Risicomanagement.....	15
6.	Financiën.....	17
6.1.	Kostenposten.....	17
6.2.	Financieringsbronnen.....	17
	Colofon:.....	18

1 Inleiding

1.1 Bereikbaarheid Regio Groningen-Assen

De Regio Groningen-Assen (RGA) is de economische motor van Noord-Nederland. Meer dan een-derde deel van alle banen is hier te vinden. Ook in andere opzichten is dit gebied de spil van de drie noordelijke provincies. Een groot deel van de voorzieningen op het terrein van onderwijs, gezondheid, sport, cultuur, winkelen en uitgaan bevindt zich hier.

Ruimtelijk gezien zet de regio in op bundeling van wonen en werken rondom de T-structuur. De T-structuur wordt gevormd door de hoofdweg A7 en A28 en de spoorlijnen die samenkomen in de stad Groningen. Woningbouwlocaties en bedrijventerreinen worden geconcentreerd in en rond de stedelijke centra in de T-structuur. Het gaat dan om de steden Groningen en Assen en de kernen Leek/Roden en Hoogezand-Sappemeer (zie afbeelding 1).

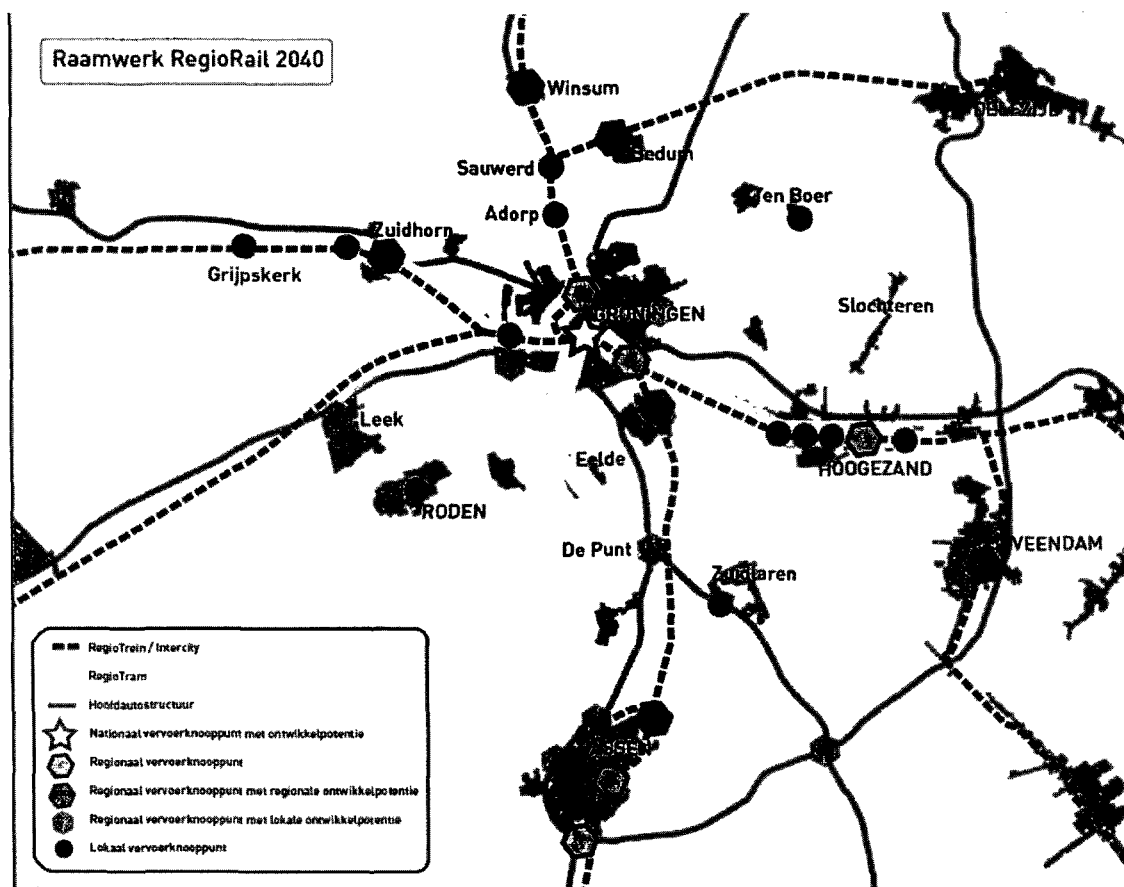


Afbeelding 1: Regio Groningen-Assen

Dit ruimtelijk-economische beleid vergroot de noodzaak om te blijven investeren in bereikbaarheid. Door de forse groei van mobiliteit wordt de bereikbaarheid van de stad Groningen, als motor van de regionale economie, bedreigd. In de compacte stad loopt het autoverkeer vast en het openbaar vervoer (OV) kan de vraag in de spits straks niet meer aan. Dagelijks komen er 160.000 mensen vanuit de regio naar de stad en dat aantal groeit met 35% tot 215.000 in 2020. Van deze dagelijkse pendel vanuit de regio neemt 75% de auto, 15% het openbaar vervoer en 10% de fiets (Raamwerk RegioRail, 2008).

Maatregelen moeten genomen worden voor zowel de auto als voor het openbaar vervoer om met name de stad Groningen bereikbaar te houden. De verkeerscapaciteit in de stad is beperkt. Daar komt dus het accent nog meer op fiets en OV te liggen. De uitdaging is het ontwikkelen van een kwalitatief hoogwaardig regionaal openbaarvervoer netwerk, dat naast de reguliere groei van het OV, ook een deel van de groei van het autoverkeer kan opvangen. Aangezien het uitbreiden van de verkeerscapaciteit binnen met name het centrum van de stad Groningen vrijwel onmogelijk is, dient er gezorgd te worden voor optimaal functionerende ringwegen en goede P+R-voorzieningen¹ aan de rand van de stad en snel OV naar de binnenstad en gebieden met hoge concentraties van werkgelegenheid (de zogenaamde dynamo's).

In het *Raamwerk RegioRail* is aangegeven hoe tram en trein het openbaar vervoer in de Regio Groningen-Assen kunnen versterken. Dit Raamwerk bouwt voort op het door de regio ontwikkelde Kolibri-concept uit 2000, de Netwerkanalyse 2030, het Meerjaren Investeringsprogramma Regio Groningen - Assen en het Regiospecifiek Pakket (RSP) van 2008. De *RegioTram* is een onderdeel van het Raamwerk RegioRail (zie afbeelding 2). In de periode tot 2020 ligt het accent op de aanleg van twee tramlijnen in de stad Groningen. Deze *Eerste fase RegioTram* omvat de realisatie van lijn 1 (Hoofdstation - Zernike) en lijn 2 (Hoofdstation - Kardinge).



Afbeelding 2: Raamwerk RegioRail 2040

¹ Parkeer en Reis-voorziening (Engels: Park and Ride); is een parkeervoorziening bij een halte of station die bedoeld is voor automobilisten die vervolgens met het openbaar vervoer verder reizen

In de periode na 2020 gaat de RegioTram doorrijden de regio in. In 2020 loopt de huidige concessie met Arriva op het spoornet af, waardoor exploitatie met de RegioTram op het bestaande spoor kan worden gestart. Dit is daarnaast afhankelijk van de technische mogelijkheden van de combinatie RegioTram / treinen en de beschikbare capaciteit op het spoor. In deze *Tweede fase RegioTram*, die loopt van 2020 tot 2040, kunnen de trams doorrijden naar stations op ongeveer 15 km van de stad Groningen. Als uitgangspunt wordt gehanteerd: RegioTram in de stad Groningen en directe omgeving, en treinen voor de wat grotere afstanden. Met de RegioTram kunnen reizigers uit de regio zonder overstap naar belangrijke bestemmingen in de stad Groningen reizen met kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer (HOV). De RegioTrams kunnen op het bestaande spoor in principe op alle stations stoppen en bij nieuwe tramhaltes. Treinen kunnen kleine stations overslaan en zo tijdswinst boeken, waardoor ze een beter alternatief vormen voor reizigers die van verderaf komen.

1.2 Politiek-bestuurlijke ambitie

De Stuurgroep Regio Groningen - Assen heeft op 4 november 2010 besloten om een bijdrage toe te kennen aan de *Eerste fase RegioTram*. Daarnaast heeft de Stuurgroep unaniem het grote belang van het doorrijden de regio in aangegeven. Daarom is besloten tot het geven van een opdracht aan het programmabureau RGA voor het maken een Plan van Aanpak voor de *Tweede fase RegioTram*, dat in het eerste kwartaal van 2011 gereed is en vastgesteld kan worden door de Stuurgroep. Hiermee wordt getoond dat het "doorrijden de regio in" een onlosmakelijk onderdeel is van het Raamwerk RegioRail. De twee stadse tramlijnen zijn een eerste stap in het realiseren van een samenhangend spoornetwerk in de regio Groningen - Assen conform het Raamwerk RegioRail. Ook de gevolgen voor het busvervoer in de regio dienen in het Plan van Aanpak te worden meegenomen.

Verder is afgesproken:

- Begin bij "het doorrijden de regio in" met de tramverbinding naar Hoogezand - Sappemeer en laat de verdere volgorde afhangen van de vervoerswaarde, de kosten, de financieringsmogelijkheden en de ruimtelijke aspecten.
- Breng in het Plan van Aanpak ook de lus van Leek naar Roden in beeld.

Ook in de Provinciale Staten van Groningen is bij de besluitvorming op 7 december 2010 over de *Eerste fase RegioTram* groot belang gehecht aan het doorrijden de regio in. Onder andere is een motie aangenomen, waarin is aangegeven dat de regionale tramlijnen een onlosmakelijk geheel vormen met de tramlijnen in de stad Groningen. Provinciale Staten nodigden het College van Gedeputeerde Staten uit om ten aanzien van de regionale tramlijnen:

- Voorjaar 2011 een Plan van Aanpak te presenteren;
- Een opnamebesluit met bijhorend acceptatiebesluit voor te bereiden terzake het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT);
- Een uitvoeringskrediet ter beschikking te stellen ter uitvoering van de verkenningsfase;
- In overleg te treden met derden, teneinde gezamenlijk adequate financiële middelen voor beoogd doel te verwerven en te reserveren.

Zowel de Stuurgroep Regio Groningen - Assen, als de Provinciale Staten van Groningen hebben besloten tot het maken van een Plan van Aanpak *Tweede fase RegioTram*.

Bij de bespreking van de tramplannen in de gemeenteraad van Groningen was ook het doorrijden in de regio een belangrijk onderwerp. Door verschillende partijen is aangegeven dat doorrijden in de regio een belangrijk instrument is om de stad en de regio ook in de toekomst bereikbaar te houden. Enkele partijen gaven aan meer inzicht in o.a. de exploitatiekosten en de investeringskosten te willen hebben om definitief met het doorrijden de regio in te kunnen instemmen.

Voor de provincie Drenthe zijn het Omgevingsplan Drenthe en de Railvisie Drenthe 2040 richtinggevend. In de Railvisie wordt onderscheid gemaakt tussen Regionetten (trams) en Interregionet (trein). Het Interregionet verbindt stedelijke netwerken met elkaar, het Regionet vormt het stedelijk OV-systeem met trams. De HOV-verbinding Groningen - de Punt - Assen heeft hierin de hoogste prioriteit in relatie tot de gebiedsontwikkeling.

1.3 Studiegebied

Uitgangspunt van het Plan van Aanpak is dat de corridors gekoppeld worden aan lijn 1 en lijn 2 in de stad Groningen. Het studiegebied betreft de mogelijke vertramming van de grote vervoerscorridors van en naar de stad Groningen binnen de Regio Groningen-Assen. Dat zijn de geel aangeduide corridors in afbeelding 2. Het betreft de corridors vanuit Groningen naar Hoogezand-Sappemeer, Zuidhorn, Leek, Martiniziekenhuis/Eelde/de Punt, Winsum en Bedum. De corridor naar Roden valt ook onder dit Plan van Aanpak. De corridor Groningen - de Punt wordt in relatie gezien tot de corridor naar Assen.

De mogelijk in de stad Groningen te realiseren tramlijnen naar Lewenborg, Beijum, Meerstad en Europapark worden niet meegenomen in dit Plan van Aanpak. De corridors naar de plaatsen die verder weg zijn gelegen dan het gehanteerde afstandscriterium van ca. 15 km (bijv. Gieten) vallen evenmin onder de aanpak van de *Tweede fase RegioTram*.

1.4 Doel van het Plan van Aanpak

Het Plan van Aanpak "*Tweede fase RegioTram*, doorrijden de regio in" is de opdracht voor de verdere uitwerking van de *Tweede fase RegioTram*. Hierin is aangegeven wat gedaan dient te worden om de voorbereiding van de realisatie in gang te zetten en de manier waarop het wordt aangepakt. Ook is in het Plan van Aanpak de wijze waarop de besluitvorming over de fasering van de corridors plaatsvindt en de financieringsstrategie beschreven.

Het Plan van Aanpak is gebaseerd op de analyses die hebben plaatsgevonden ten behoeve van de besluitvorming over de eerste fase RegioTram, met name op het rapport "Doorrijden de regio in" (september 2010) van het Project RegioTram. Ook het Raamwerk RegioRail (december 2008) en de Railvisie Drenthe (maart 2010) zijn voor het Plan van Aanpak gebruikt.

2 Aanpak

2.1 Doorrijden de regio in

De eerste stap van de realisatie RegioTram is de aanleg van twee tramlijnen in de stad: Lijn 1 tussen het Hoofdstation en Zernike en Lijn 2 tussen Hoofdstation en Kardinge. Deze lijnen bieden de beste perspectieven voor een tram, vanwege de grote aantallen reizigers. In de periode na 2020 kan de RegioTram over bestaand spoor doorrijden naar de stations van de dorpen en steden vlak buiten de stad (naar Hoogezand-Sappemeer, Zuidhorn, Winsum en Bedum). Dat is mogelijk door de koppeling van sporen van trams en treinen, die allemaal dezelfde spoorbreedte hebben en over dezelfde rails kunnen rijden. Aan het bestaande spoor kunnen nieuwe tramhaltes worden gerealiseerd. Tot eind 2020 is "doorrijden de regio in" over bestaand spoor nog niet mogelijk in verband met de huidige treinconcessie voor de regionale spoorlijnen. Hierin is vastgelegd dat Arriva het alleenrecht heeft voor personenvervoer op deze spoorlijnen.

Wanneer de treinverbinding van Groningen naar Heerenveen wordt aangelegd, wordt het mogelijk om de tram door te laten rijden naar Leek. Nieuw spoor is nodig om de RegioTram door te kunnen laten rijden naar Roden en via Martiniziekenhuis en Groningen Airport Eelde (GAE) naar de Punt.

In tabel 1 is een overzicht van de corridors met de verdeling naar bestaand en nieuw spoor en de voorlopige planning, die opgenomen is in het rapport "Doorrijden de regio in" van het Projectbureau RegioTram (september 2010). Bij het opstellen van het programma wordt de planning herijkt.

nr.	Vervoerscorridor RegioTram	Bestaand spoor	Nieuw spoor	Voorlopige planning*
1	Groningen - Hoogezand-Sappemeer	X		2020-2025
2	Groningen - Zuidhorn	X		2020-2030
3	Groningen - Winsum	X		2030-2040
4	Groningen - Bedum	X		2030-2040
5	Groningen - Leek	X**	X	2020-2030
6	Groningen - GAE / de Punt		X	2030-2040
7	Leek – Roden***		X	-

* Uit "Doorrijden de regio in", Projectbureau RegioTram (september 2010)

** Uitgaande van de realisatie spoorlijn Groningen - Heerenveen

*** Corridor toegevoegd conform besluitvorming Stuurgroep RGA (zie paragraaf 1.2)

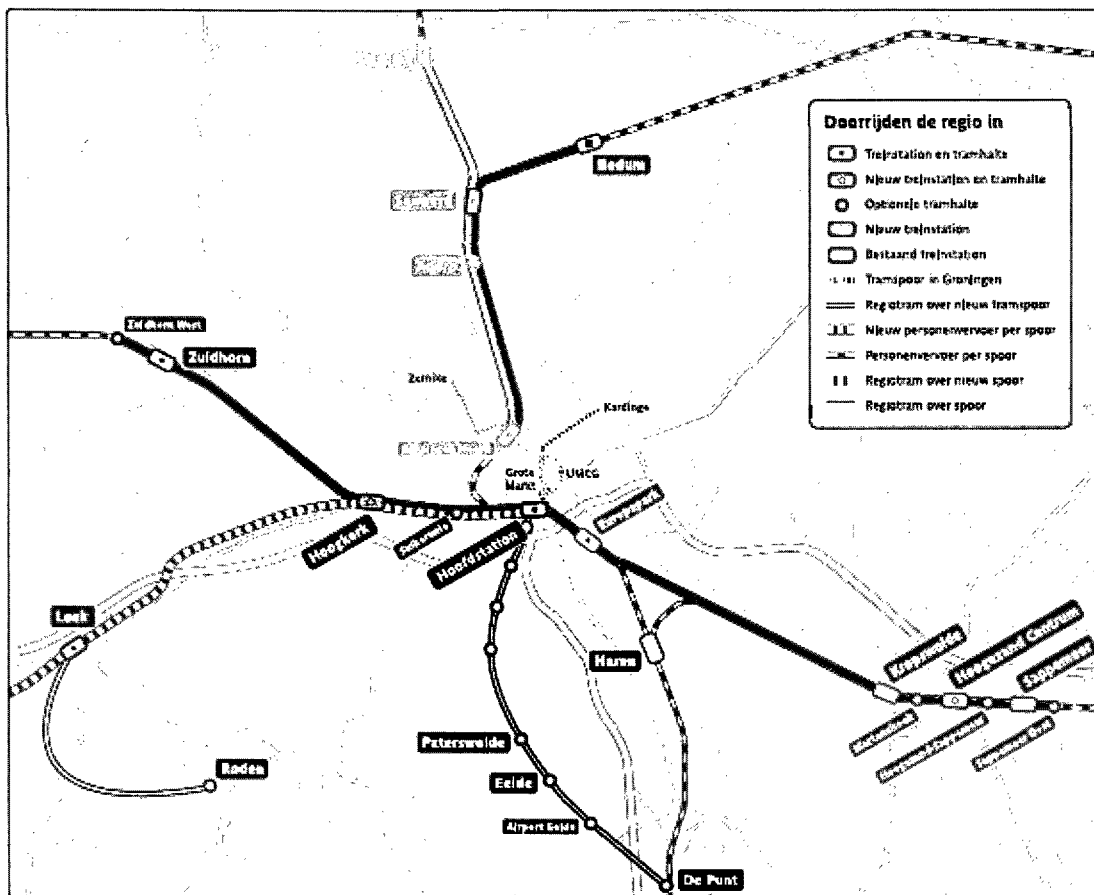
Tabel 1. Vervoerscorridors

Er zijn drie verschillende typen corridors te onderscheiden:

1. Op de eerste 4 corridors zal de inzet van de RegioTram gezien worden op het bestaande regionale spoor.
2. Voor de corridor naar Leek wordt uitgegaan van medegebruik van de beoogde nieuwe spoorlijn Groningen-Heerenveen. Mocht de spoorlijn Groningen-Heerenveen geen doorgang vinden dan is deels nieuw tramspoor nodig naar Leek. Dan wordt opnieuw naar de corridors naar Leek en naar Roden gekeken. Bij de programmering worden hiervoor twee opties uitgewerkt: bestaand spoor en nieuw spoor.

- De corridor van Groningen naar de Punt: in afbeelding 3 zijn alleen de corridors voor de Tweede fase RegioTram tot ca. 15 km weergegeven. Voor de corridor Groningen - de Punt zal echter de volledige corridor tot Assen in beschouwing worden genomen. Dat betekent dat zowel de NS-treinen, mogelijke extra treinpendels Groningen-Assen en de RegioTram in mogelijke combinaties tot Assen in beeld worden gebracht.

In afbeelding 3 zijn de genoemde corridors op kaart aangegeven en indicatief de stations.



Afbeelding 3: Doorrijden de regio in

2.2 Keuzes in uitvoering beleidsintenties RegioTram

Bij de start van de uitvoering Tweede fase RegioTram wordt gekozen voor zowel volledigheid als snelheid. Na het vaststellen van het Plan van Aanpak wordt begonnen met een zogenaamde programmering van de genoemde corridors en tegelijkertijd met de uitwerking van de corridor naar Hoogezand-Sappemeer (verkenning). Hiervoor is al veel informatie beschikbaar en is duidelijk dat de haalbaarheid van vertramming het grootst is. Een voordeel van deze strategie is dat de ervaringen van de studie naar deze corridor meegenomen kunnen worden in de uitwerking van de andere zes corridors.

Doordat de voorbereidingstijd van een mogelijke vertramming van een vervoerscorridor vele jaren in beslag zal nemen is een vroegtijdige en kritische afweging van de prioriteiten bij de *Tweede fase RegioTram* van belang. Om de keuzes te kunnen maken is een verkenning van de kansen per corridor nodig. Voor de goede vergelijkbaarheid van de corridors zal de

informatie over de corridors op een zelfde niveau gebracht worden. Daardoor wordt het mogelijk is om bestuurlijke keuzes in de aanpak van de corridors te maken.

De programmering betreft een haalbaarheidsstudie naar de genoemde corridors, dit dient meerdere doelen:

- Onderbouwing van de fasering ten behoeve van politiek-bestuurlijk draagvlak.
- Inzicht in ruimtelijk-economische potenties, capaciteit spoor en globale exploitatie- en investeringsraming per corridor.
- Gelijkschakeling van kennis voor alle corridors.
- Maken van een totaal programma "*Tweede fase RegioTram*" ten behoeve van mogelijke rijkssubsidies.

Door parallel aan de programmering van alle corridors te starten met de uitwerking van de meest kansrijke corridor wordt getoond dat het bestuurlijk zeer gewenst is om na de aanleg van de twee stadse tramlijnen de RegioTram de regio in te laten rijden.

2.3 Programmering

Per corridor zal tijdens de programmering een Quick Scan worden uitgevoerd aan de hand van de meest bepalende factoren:

1. De effectiviteit van vertramming: de bestaande en nog te ontwikkelen vervoerswaarde en de geschatte exploitatiekosten;
2. De ruimtelijk-economische ontwikkeling per corridor. Per corridor worden de ontwikkelprogramma's en de ontwikkelpotentie in beeld gebracht;
3. De realisatiekosten, mede n.a.v. de capaciteitsanalyse en het onderzoek naar de samenhang RegioTram en trein door ProRail.

De corridors zullen verschillen in deze drie factoren. De ene corridor heeft nu al een hoge vervoerswaarde en brengt relatief lage realiseringskosten met zich mee, zodat de inzet van de RegioTram op relatief korte termijn haalbaar is. Een andere corridor zal ondanks de minder hoge vervoerswaarde en relatief hoge aanlegkosten mogelijk haalbaar zijn in combinatie met hoge ruimtelijk-economische ontwikkelingskansen. In de programmering vindt een toetsing van de zeven corridors plaats en wordt de fasering van de corridors bepaald. Vanwege de al eerder aangegeven hoge potentie van vertramming naar Hoogezand-Sappemeer wordt direct gestart met de verkenning naar deze corridor.

Per factor worden de volgende onderzoeksaspecten uitgewerkt:

1. De effectiviteit van vertramming
 - a. Bepaling aard en omvang van de studie (wat is bekend, waar verdieping/ontbrekende kennis).
 - b. Vervoerswaarde per corridor in 2020 met een doorkijk naar 2030 bepalen.
 - c. Bepaling benodigde vervoerskwaliteit per corridor en capaciteitsanalyse.
 - d. Bepalen relatie met andere vervoerwijzen (fiets, bus, trein, tramlijn 1 en 2, auto, P+R) en bepalen gevolgen voor de exploitatie; uitwerking van het OV aanbod van de betreffende corridor in relatie tot het totale netwerk.

Bij punt d. wordt de relatie met het OV busnetwerk gelegd. De inzet van de RegioTram en de trein op de vervoerscorridors in de regio Groningen-Assen zijn een onderdeel van de versterking van het gehele OV-netwerk met snelle, rechtstreekse OV-verbindingen. Dit

betekent dat bij de inzet van de RegioTram op een corridor het OV busnetwerk aangepast dient te worden. Parallelliteit van bus en RegioTram dient vermeden te worden. De feedering van de bus op de RegioTram en trein is het vertrekpunt. Tevens wordt bediening van het buitengebied en aansluiting met het doelgroepenvervoer bekeken. Voor de aanpassing van het busnetwerk en het exploitatie-onderdeel wordt het OV-bureau nadrukkelijk betrokken bij de programmeringsfase.

2. De ruimtelijk-economische ontwikkeling

- a. Bepalen ruimtelijk-economisch programma per corridor.
- b. Bepalen van de ruimtelijk-economische ontwikkelingen die nodig zijn om de RegioTram exploitabel te maken.

De factoren 1 en 2 kennen een grote onderlinge afhankelijkheid: de vervoerswaarden kunnen veranderen onder invloed van ruimtelijk-economische ontwikkelingen en als gevolg van de aanleg van de RegioTram kunnen nieuwe ontwikkelingen op gang worden gebracht. Er is een samenhang met de revisie van de werk- en woonopgaven in de regio Groningen - Assen. Bovendien dient gekeken te worden naar nieuwe ontwikkelingen (krimpdossier, nieuwe omgevingsplannen etc.) in de regio Groningen Assen.

3. De realisatiekosten

- a. Bepalen aard en omvang van de studie (wat is bekend, waar verdieping/ ontbrekende kennis)
- b. Capaciteitsanalyse spoor en onderzoek naar technische randvoorwaarden samenhang RegioTram en de trein
- c. Kosten en mogelijke baten van de maatregelen: totaal en per corridor.

De inpassing van de RegioTram in het regionale openbaar vervoer is maatwerk. Dit kan bijvoorbeeld betekenen dat de RegioTram op een corridor over bestaand spoor eerst tijdens de spitsuren wordt ingezet aanvullend op de regionale treinen, om vervolgens door te groeien naar twee of vier keer per uur. Op deze wijze is de afgelopen jaren ook het treinaanbod op de regionale lijnen uitgebreid. Op de corridors zonder bestaand spoor (de Punt en Leek-Roden) kan bijvoorbeeld eerst ingezet worden op HOV-bus en vervolgens doorgegroeid worden naar inzet van de RegioTram.

2.4 **Uitwerking corridors**

De verdere uitwerking van de onderscheiden corridors is op te delen in de volgende fasen:

- Verkenningsfase;
- Planuitwerkingsfase;
- Realisatiefase;
- Beheer- en onderhoudsfase.

Dit sluit aan op de normale plancyclus en de benodigde besluitvorming in het kader van het Meerjaren Infrastructuurprogramma Ruimte en Transport (MIRT) en het provinciaal MIT. Elke fase zal per corridor worden afgesloten met een go-no go beslismoment. Door de gehanteerde aanpak zullen de corridors wat betreft de fasen in tijd van elkaar verschillen. De plannen voor de *Tweede fase RegioTram* worden gecheckt op de inhoudelijke eisen uit het MIRT om te voorkomen dat hierdoor mogelijke rijksfinanciering wordt misgelopen.

Parallel aan de programmering wordt, zoals in paragraaf 2.2. is aangegeven, begonnen met de uitwerking van de corridor Groningen - Hoogezand-Sappemeer. Uit het onderzoek van de *Eerste fase RegioTram* naar "doorrijden de regio in" komt naar voren dat deze corridor de grootste vervoerswaarde heeft en tegen relatief lage kosten is aan te leggen. Bij de start van de verkenning wordt waar mogelijk en nodig aangesloten bij het onderzoek naar de centrumontwikkeling van Hoogezand-Sappemeer. In ieder geval moet uit de verkenning naar voren komen welke stationsconfiguratie moet worden nagestreefd, op welke locatie een eventuele OV-knoop moet worden gerealiseerd en of daar ook een P+R dient te worden gerealiseerd. De uit te voeren onderzoeken voor de corridor naar Hoogezand-Sappemeer worden zodanig gepland dat de besluitvorming over het centrumplan Hoogezand-Sappemeer maximaal wordt gefaciliteerd en andersom. Voor deze corridor lopen de programmerings- en verkenningfase parallel tot eind 2011. Daarna loopt de verkenning naar verwachting door en wordt zo spoedig mogelijk gestart met de planstudiefase.

De Provincie Drenthe zal in het kader van de Railvisie binnenkort starten met een eerste verkenning voor gebiedsontwikkeling rond De Punt. Dit wordt afgestemd met de programmering. Voor de overige corridors wordt in de programmering bepaald hoe het vervolgtraject met tijdspad eruit gaat zien.

2.5 Raakvlakken

Het project *Tweede fase RegioTram* heeft raakvlakken met diverse andere projecten (o.a. spoorse projecten, stedelijke ontwikkelingen). De volgende mijlpalen van belendende projecten zijn voor de RegioTram van belang:

2011	Besluitvorming Centrumplan Hoogezand
2011	Planvorming Partiële verdubbeling Leeuwarden - Groningen
2011 - 2012	Planvorming ontwikkeling Groningen hoofdstation (incl. doorkoppeling RegioTreinen)
2012	Oplevering station Europapark
2012	Besluitvorming spoorlijn Heerenveen - Groningen
2014	Ombouw perron 1b Groningen hoofdstation
2015 - 2019	Realisatie Zuidelijke Ringweg Groningen
2016	Start exploitatie tramlijn 1 en 2 (Eerste fase RegioTram)
2020	Einde concessie regionaal spoorvervoerder Arriva

Met deze projecten/activiteiten wordt regelmatig de planning afgestemd. Planningsrisico's worden in beeld gebracht en er worden beheersmaatregelen geformuleerd (zie hoofdstuk 5).

3 Organisatie

3.1. Aansturing programmering

De programmering wordt uitgevoerd in de periode mei tot en met december 2011. Dit vindt plaats onder aansturing van de Stuurgroep Regio Groningen - Assen. Het plangebied voor de RegioTram past naadloos bij de gebiedsindeling van de regio en via de Stuurgroep zijn alle partners in de regionale samenwerking aangehaakt bij de voorbereiding en besluitvorming over de programmering. De betrokken overheden zullen ook zelf inspanningen moeten leveren bij het verzamelen van de informatie (met name de ruimtelijk-economische aspecten) voor de programmering.

Besluitvorming over de programmering vindt plaats in de Stuurgroep RGA. Het POVV (Portefeuillehoudersoverleg Verkeer en Vervoer) dient als voorportaal en discussie-/klankbordplatform. Indien nodig kunnen ook de portefeuillehoudersoverleggen voor Economie/Bedrijfsterreinen en Woningbouw/Verstedelijking worden geconsulteerd. In december 2011 wordt een beslisnotitie aan POVV en Stuurgroep voorgelegd.

De provincies Groningen en Drenthe coördineren de programmering "*Tweede fase RegioTram*". Bij de uitwerking van dit programma wordt helder gemaakt wat voor de corridors gedaan moet worden en kan een onderbouwde keuze worden gemaakt voor de coördinerende rol bij de uitwerking van de corridors. Deze rol kan worden neergelegd bij de provincies Groningen/Drenthe of bij het Projectbureau RegioTram. Ten behoeve van de besluitvorming door POVV en Stuurgroep over de programmering in december 2011, wordt hiervoor door de projectgroep programmering "*Tweede fase RegioTram*" een voorstel gedaan. Het Projectbureau RegioTram zal in de programmeringsfase, voor de onderdelen waarvoor de specifieke kennis bij hen aanwezig is, worden gevraagd deelopdrachten uit te werken.

De projectgroep programmering "*Tweede fase RegioTram*" voert in 2011 de werkzaamheden voor de programmeringsfase uit. In de projectgroep zijn in ieder geval medewerkers vertegenwoordigd van de provincies Groningen en Drenthe, de gemeente Groningen, de programmaleider Bereikbaarheid van de RGA en het OV-bureau. De projectgroep wordt aangevuld met vertegenwoordigers van één of meerdere gemeenten in de regionale samenwerking. Voor het concreet maken van de ruimtelijk-economische component wordt een nadrukkelijke inzet van gemeenten en provincies gevraagd. Het projectbureau RegioTram wordt in deze fase ingeschakeld voor de uitvoering van de werkzaamheden die passen bij hun expertise. Waar nodig wordt externe kennis betrokken bij ProRail (capaciteitsanalyse, spoorse infrastructuur, geluid/overwegen) en externe adviesbureaus (verkeersmodel, risicomangement, ontwerpen ed.).

3.2. Aansturing uitwerking corridors

Voor de organisatie is het uitgangspunt dat er geen aparte Stuurgroepen komen voor de verschillende corridors. Voor de *Eerste fase RegioTram* (tramlijnen 1 en 2 in de stad) wordt een gemeenschappelijke regeling gemaakt, waarna er een Dagelijks Bestuur (DB) wordt ingesteld. Dat zal dit jaar zijn beslag krijgen. Voor de aansturing van de corridors wordt daarnaast een "Stuurgroep RegioTram, doorrijden de regio in" ingesteld.

In de huidige Stuurgroep RegioTram (en het toekomstige DB) zijn op dit moment de provincie Groningen en de gemeente Groningen vertegenwoordigd. Na vaststelling van het Plan van Aanpak wordt de "Stuurgroep RegioTram, doorrijden de regio in" ingevuld, met als vaste kern vertegenwoordigers van de provincies Groningen en Drenthe, de gemeente Groningen en ProRail. Voor de uitwerking van de corridors wordt deze Stuurgroep uitgebreid met de betreffende gemeente(n). De gemeente Hoogezand-Sappemeer zal dus bij de start van de verkenning in de Stuurgroep worden opgenomen. De Regio Groningen-Assen heeft bij de aanpak van de corridors een afstemmende en verbindende rol. Dit wordt gedaan op basis van het te ontwikkelen programmeringsdocument, het Raamwerk RegioRail en de Regiovisie.

Bij de planning van DB en Stuurgroep en de agendering worden de onderdelen op een praktische manier aan elkaar gekoppeld en vindt afstemming plaats. In onderling overleg wordt in de Stuurgroep het voorzitterschap bepaald.

De werkzaamheden voor de verkenning van de corridor Groningen - Hoogezand-Sappemeer worden van mei tot en met december 2011 uitgevoerd door de projectgroep programmering "*Tweede fase RegioTram*". Bij de besluitvorming over de programmering (zie paragraaf 3.1) wordt bepaald wie het voortouw heeft bij het vervolg van de verkenning. Dit kan de provincie Groningen of het Projectbureau RegioTram zijn. Andere belangrijke partijen in dit project zijn de gemeenten Groningen en Hoogezand-Sappemeer. De programmaleider van de Regio Groningen - Assen wordt door de projectleider van de uitwerking corridors regelmatig geïnformeerd over de voortgang en betrokken bij belangrijke mijlpalen. Dit is overeenkomstig de aansturing van de andere projecten binnen de regionale samenwerking.

4 Communicatie

4.1 Algemeen

Goede communicatie is cruciaal bij zowel de programmering als bij de uitwerking van de corridors. Zowel interne als externe partijen volgen met belangstelling de ontwikkelingen rond de RegioTram.

Voor de programmeringsfase en de uitwerking van de corridor naar Hoogezand-Sappemeer wordt een communicatieplan geschreven (uiteraard op elkaar afgestemd). In de plannen wordt onderscheid gemaakt tussen interne en externe doelgroepen. Onder interne doelgroepen worden verstaan: projectteams, samenwerkingspartners, stuurgroepen, raden & Staten etc. Externe doelgroepen zijn onder andere: bewoners, bedrijfsleven, belanghebbende organisaties als de milieubeweging, media.

4.2 Uitgangspunten communicatie

Het uitgangspunt bij de communicatie is: open/transparant en afgestemd op de fase waarin het project zich bevindt. Daarbij wordt een eenduidige boodschap met een positieve toonzetting naar buiten gebracht. Het belang van het doorrijden in de regio staat hierbij centraal, alsmede de wens dit snel te realiseren.

Over de uitwerking van de corridors wordt uitgebreider gecommuniceerd dan over de programmering, vanwege het groter aantal belanghebbenden. Per fase (zie paragraaf 2.4) wordt een communicatieplan gemaakt, aangezien de communicatie moet worden afgestemd op de besluiten die in deze fase aan de orde zijn.

4.3 Besluitvormingsproces

In het communicatieplan voor de programmering en voor de uitwerking van de corridor naar Hoogezand-Sappemeer wordt het besluitvormingsproces beschreven. Hierbij wordt duidelijk gemaakt wie op welk moment mag/moet meepraten, meebewegen, meebeslissen etc. Wanneer dit proces helder is, wordt de communicatiestrategie dusdanig ontwikkeld, dat alle doelgroepen op de juiste manier betrokken worden. Dit om draagvlak te vergroten/behouden.

Speciale aandacht behoeven de raden & Staten. Door deze gremia goed te informeren en tijdig te betrekken bij het proces, wordt de mogelijkheid geboden om eventuele misvattingen in de eigen achterban te weerleggen. Daarnaast is een goede verstandhouding met de media onontbeerlijk, zodat de centrale boodschap eenduidig wordt verspreid.

Bij de communicatiemiddelen wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van bestaande kanalen. Veel informatie kan via de bestaande websites naar buiten worden gebracht, onder andere via de website van de Regio Groningen-Assen.

5. Projectbeheersing

5.1. Kwaliteitsborging

In de programmeringsfase worden de eisen die worden gesteld aan de kwaliteitsborging per corridor beschreven. Kwaliteitsborging is een bewust proces van zelfcontrole, waarbij aan de hand van vooraf gestelde randvoorwaarden/kwaliteitseigenschappen volgens schema de feitelijke situatie telkens en regelmatig wordt getest (plan-do-check-act). De randvoorwaarden voor de kwaliteitsborging worden bij de besluitvorming over de programmering in de Stuurgroep RGA vastgesteld. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen minimale en gewenste randvoorwaarden/ kwaliteitseigenschappen. Minimale randvoorwaarden zijn randvoorwaarden waar altijd aan voldaan moet worden. Afwijken van deze randvoorwaarden betekent dat de projectorganisatie terug moet naar het verantwoordelijke bestuurlijke gremium. Gewenste randvoorwaarden zijn minder hard, hier kan door de projectorganisatie van afgeweken worden.

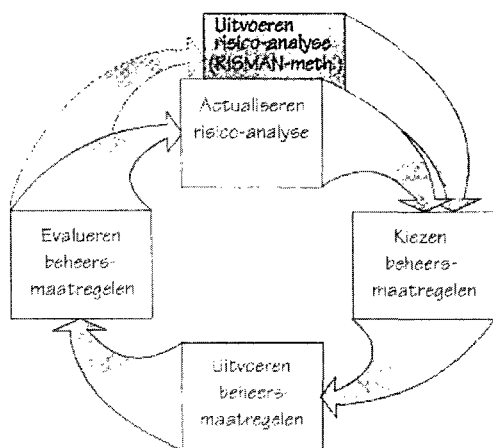
Als onderdeel van het bewuste proces van zelfcontrole worden go/no go-momenten voor de start van een nieuwe fase ingebouwd, wordt gebruik gemaakt van second-opinions en wordt een benchmark uitgevoerd. Bovendien wordt nagegaan of, gegeven de vereiste kwaliteitseigenschappen, voldoende gekwalificeerd personeel aanwezig is. Zo niet, dan zal externe kennis moeten worden ingehuurd.

5.2. Risicomanagement

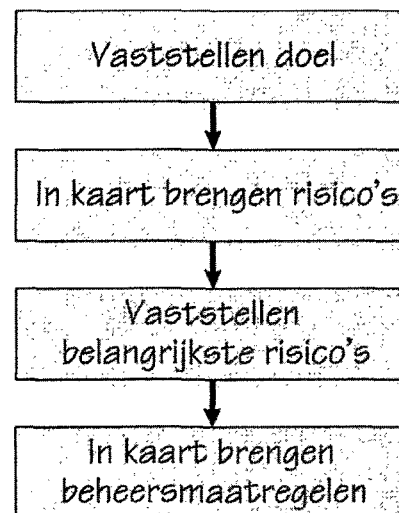
Risicomanagement is een belangrijk onderdeel van de kwaliteitsborging. Bij de uitwerking van de corridors is risicomanagement een verplicht onderdeel.

Risicomanagement biedt ondersteuning bij een betere beheersing van een project op bijvoorbeeld de aspecten tijd (planning), geld (raming), kwaliteit, informatie en organisatie. Door na te denken over toekomstige ongewenste gebeurtenissen, die zich in een project kunnen voordoen, kan tijdig besloten worden om actie te ondernemen ter voorkoming of vermindering van deze gebeurtenissen. Risicomanagement bestaat uit het analyseren van risico's (risicoanalyse) en het beheersen van risico's (risicomanagement). De risicomanagementcyclus is aangegeven in afbeelding 4.

Het doel van de risicoanalyse is het in beeld brengen van de belangrijkste risico's en de mogelijke beheersmaatregelen. Het proces van risicoanalyse is weergegeven in afbeelding 5. Het resultaat van de risicoanalyse is een overzicht met de belangrijkste risico's en bijbehorende beheersmaatregelen.



Afbeelding 4. Risicomanagementcyclus



Afbeelding 5. Stappen risicoanalyse

Het eenmalig inventariseren van risico's door middel van het uitvoeren van een risicoanalyse is niet genoeg. Projecten blijven in beweging, risico's kunnen door de tijd worden ingehaald of zijn afgenomen door getroffen maatregelen. Nieuwe risico's moeten dan ook op regelmatige basis gemonitord en beheerst worden. Risicomanagement implementeren betekent het inbouwen van dat proces binnen een project. In de verkenningsfase wordt gestart het opzetten van een risico-database.

De risico's binnen de *Tweede fase RegioTram* worden bepaald en beheerst via de RISMAN-methode. Deze wordt vaak toegepast in grote projecten door organisaties als RWS, ProRail, provincies en grote gemeenten. De eerste stap is de risicoanalyse. Daarbij worden de risico's en beheersmaatregelen geïnventariseerd door middel van interviews en workshops en wordt een omgevingsanalyse uitgevoerd. De omgevingsanalyse geeft beter inzicht in de standpunten van betrokkenen en daarom ook zicht op mogelijke risico's. Vervolgens worden aan de risico's waardes toegekend, zodat het resultaat een overzicht van de belangrijkste risico's en bijbehorende beheersmaatregelen is. Sturen op alle risico's is namelijk niet mogelijk, dus daarom worden de risico's geprioriteerd.

De risico's zijn niet statisch en ze kunnen veranderen doordat ze enerzijds beïnvloed worden door veranderingen in de projectomgeving en anderzijds gereduceerd door de beheersmaatregelen die getroffen zijn. Daarom worden periodiek door de projectgroep de belangrijkste risico's en beheersmaatregelen geactualiseerd..

6. Financiën

6.1. Kostenposten

Programmering

De uitgangspunten bij het bepalen van de kosten voor de programmering zijn: sober en met zoveel mogelijk eigen inzet. Via eigen inzet worden de volgende zaken uitgevoerd:

- Projectmanagement en bemensing projectteam,
- Opstellen ruimtelijk-economisch programma met en zonder RegioTram; o.a. inzet gemeenten,
- Inpassing RegioTram in OV-netwerk 2020-2040; o.a. inzet OV-bureau,
- Communicatie.

Voor de volgende elementen t.b.v. de programmering worden opdrachten uitgezet:

- Globale ontwerpen corridors t.b.v. raming investeringskosten
- Berekenen vervoerwaarde 2020 - 2030
- Exploitatieberekening RegioTram doorrijden de regio in
- Capaciteitsanalyse spoor en technische randvoorwaarden door ProRail

Op basis van bovenstaande uitgangspunten worden de kosten van de programmeringsfase geraamd op 150.000,- euro. Dit bedrag is uitsluitend bedoeld voor externe opdrachten en wordt gefinancierd uit het Regiofonds.

Uitwerking corridors

De kosten voor de uitwerking van de corridor Groningen - Hoogezand-Sappemeer worden bepaald in het projectplan dat hiervoor wordt opgesteld. De projectleider zorgt voor een dekkingsplan van de kosten.

6.2. Financieringsbronnen

Per fase zullen de mogelijke financieringsbronnen verschillen. Indicatief is aangegeven uit welke financieringsbronnen de kosten van een bepaalde fase worden betaald:

1. Programmering: kosten komen voor rekening van het Regiofonds;
2. Uitwerking van de corridors: provincies Groningen en Drenthe, Regiofonds en bijdragen gemeenten;
3. Realisatie (inclusief aanbesteding en gunning) per corridor: verlengde MIRT, MIT provincies Groningen en Drenthe, voordelen RegioTram-lijnen 1 en 2 (afspraak 8, sept. 2010), Regiofonds, gemeenten, subsidies (o.a. Europa);
4. Exploitatie (inclusief beheer en onderhoud): reizigersinkomsten, Brede Doeluitkering (BDU), aanvullende bijdragen overheden (rijk, provincies, gemeenten), overige inkomsten.

Ten behoeve van een aanvraag voor rijkssubsidie wordt in de programmeringsfase een raming gemaakt van de totale investeringskosten van de zeven corridors.

Bij de programmering dient onderzocht te worden wat de kansen zijn van Publiek Private Samenwerking. De mogelijkheden van het geven van een rol aan de markt bij de planuitwerking van de corridors worden in beeld gebracht.

Colofon:

Plan van aanpak Tweede fase RegioTram
"doorrijden de regio in"

Vastgesteld door Stuurgroep Regio Groningen-
Assen op 18 april 2011

Opgesteld door werkgroep Plan van Aanpak:

- Coos Salomé (provincie Drenthe)
- Rob Ogink (provincie Groningen)
- Daniel Koelikamp (provincie Groningen)
- Menno Oedekerk (gemeente Groningen)
- Dries Doeven (gemeente Hoogezand-Sappemeer)
- Kees Anker (Regio Groningen-Assen)

Meer informatie of bijbestellen:
info@regiogroningenassen.nl
050 - 316 42 89