



Afdeling Bestuursadvisering
Onderwerp Voorkeurstracé eerste lijn en regionaal vervoersconcept

Bezoekadres
Waagstraat 1

Postadres
Postbus 20001
9700 PB Groningen

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

GRIFFIE	
reg.nr. Grog-1834320	
ingek. 13 FEB 2009	
class. -2.0757	
te beh. door: GR	
kopie gez. aan: dagmail	

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

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

Ons kenmerk BD 08.1784603

In uw antwoord graag datum en kenmerk vermelden.

Datum 13 FEB 2009 Uw brief van

Uw kenmerk

E-mailadres
bestuursdienst@bsd.groningen.nl

Website

Geachte heer, mevrouw,

21 februari 2007 heeft u de startnotitie 'Tram in stad en regio' vastgesteld. Hierin hebt u ingestemd met het eindbeeld van het regionale tramnetwerk en dit als uitgangspunt te hanteren voor de verdere uitwerking van de tramplannen. Vervolgens is het Project RegioTram aan de slag gegaan met de uitwerking van de plannen voor het regionale vervoerconcept en het voorkeurstracé voor de eerste lijn van Hoofdstation naar Zernike. Voorafgaand aan het bepalen van het voorkeurstracé is een participatieperiode georganiseerd over de drie mogelijke tracés.

Voor u ligt het resultaat van de afgelopen periode. Met betrekking tot de besluitvorming over het Project RegioTram zenden wij u hierbij¹ een drietal notities. Het betreffen de notities:

1. Sporen naar de toekomst;
2. Raamwerk RegioRail;
3. Tracékeuze Lijn 1 Hoofdstation - Zernike²

In hoofdstuk 1 t/m 3 volgt een samenvatting van deze notities. Vervolgens gaan we in hoofdstuk 4 nader in op een aantal specifieke onderwerpen waaronder de investeringen, de dekking van het investeringstekort, de exploitatie van de tramlijnen, investeringen aanpalende projecten, communicatie en inspraak.

Stuurgroep Regio Groningen - Assen

Op woensdag 19 november 2008 heeft de stuurgroep Regio Groningen - Assen ingestemd met de inhoud van de notities 'Sporen naar de toekomst', 'Raamwerk RegioRail' en 'Tracékeuze Lijn 1 HS - Zernike'.

¹ Deze notities zijn 11 februari 2009 overhandigd aan de leden van de raadscommissie Beheer en Verkeer en aangeleverd bij de griffie.

² De notitie 'Tracékeuze Lijn 1 Hoofdstation - Zernike' wordt opengesteld voor inspraak. De overige notities dienen daarbij als achtergrond documentatie.



1. Sporen naar de Toekomst

In de notitie *Sporen naar de toekomst* worden de belangrijkste uitgangspunten van het Project toegelicht. Deze notitie dient als samenvatting van de andere twee notities (Raamwerk RegioRail en Tracékeuze Lijn 1 HS - Zernike) aangevuld met een hoofdstuk over de financiering en exploitatiekosten van de plannen. *Sporen naar de toekomst* bestaat daardoor uit drie delen.

Deel I: Raamwerk RegioRail: de regio blijvend vitaal en bereikbaar

Dit eerste deel gaat over de kracht en de ambities van de regio Groningen - Assen en over de ontwikkelingen (bedreigingen én kansen!) die de komende jaren op ons af komen. Om de regio blijvend vitaal en bereikbaar te houden kiezen we voor de ontwikkeling van een hoogwaardig regionaal openbaar vervoernetwerk met het spoor als ruggengraat: RegioRail Groningen - Assen.

Voor de periode tot 2020 is dit uitgewerkt in maatregelen in het hele gebied tussen Assen en Groningen; van Veendam en Hoogezand tot Zuidhorn en Grijpskerk, van Assen-Zuid tot Bedum en Winsum. De plannen voor de periode 2020 – 2040 hebben het karakter van een schets: het beeld is duidelijk, maar moet nog worden aangescherpt en ingekleurd.

Deel II: De tram in de stad: voorkeustracé lijn 1 Hoofdstation - Zernike

Dit deel zoomt in op de stad Groningen, waar we met de tram invulling geven aan het RegioTramconcept. We zetten uiteen waarom het tracé door de binnenstad van Groningen het beste tracé is voor de lijn Hoofdstation - Zernike. Dit tracé doet echter het Universitair Medische Centrum Groningen niet aan, terwijl het UMCG, stad én regio veel baat hebben bij een tramverbinding. Daarom stellen we voor zo snel mogelijk na aanleg van de eerste lijn (2014) te beginnen met de aanleg van een tweede lijn, van het Hoofdstation via het UMCG naar Kardingse zand zodat deze in 2016-2018 zou kunnen rijden.

Beide trams rijden de eerste jaren alleen door de stad Groningen. Op termijn gaan de trams ook in de regio rijden; bij de aanleg van de infrastructuur en aanschaf van de tramvoertuigen houden we daar rekening mee.

Deel III: Financiën, samenwerking en besluitvorming

Het derde deel gaat over de financiering van het project: de investeringen en de exploitatiekosten. Ook de samenwerking tussen overheid en marktpartijen komt in dit deel aan de orde. Ten slotte beschrijven we welke besluiten er nodig zijn voor de realisatie van het project, wanneer die worden genomen, en hoe inwoners van stad en regio daar invloed op kunnen uitoefenen.

2. Raamwerk RegioRail

Het *Raamwerk RegioRail* geeft aan hoe tram en trein het openbaar vervoer in de regio Groningen–Assen kunnen versterken. Dit Raamwerk bouwt voort op het door de Regio Groningen – Assen ontwikkelde Kolibri concept uit 2000, de Netwerkanalyse 2030, het Meerjaren Investeringsprogramma 2008 en het Regio Specifiek Pakket (compensatie ZZL) van 2008. Het *Raamwerk RegioRail* biedt een actuele analyse van de toekomstige mobiliteit in de regio en ontwikkelt op basis



daarvan een visie op de toekomst van het openbaar vervoer. De kern van de mobiliteitsanalyse is dat de groei van het autoverkeer, tot 2020 met 40%, de ontwikkeling van de motor van de noordelijke economie, de stad Groningen, dreigt te blokkeren.

Lange termijn visie ontwikkeling openbaar vervoer in de regio

De Netwerkanalyse 2030 van de Regio Groningen - Assen vormt de basis voor deze visie op een goede bereikbaarheid van de economische centra Groningen en Assen. De kern van de visie is: optimaal vervoer van deur tot deur volgens de ketenbenadering met het regionaal spoor als ruggengraat van een hoogwaardig regionaal openbaarvervoer. Dat betekent een netwerk van vervoersvoorzieningen met een groot aantal vervoerknooppunten als verbindende schakels, zodat ieder de vervoerketen kan samenstellen die het best bij hem past. Dat vereist een lange termijn visie op de ontwikkeling van het openbaar vervoer in de regio:

- investeren in de regionale aanrijroutes en de ringwegen;
- investeren in hoogwaardig openbaar vervoer met het spoor als ruggengraat:
 - frequentieverhoging op bestaand spoor
 - nieuwe spoorlijnen naar Veendam / Stadskanaal en Heerenveen
 - koppeling van treindiensten op het Hoofdstation in Groningen
 - vier RegioTramlijnen in de stad, die doorlopen de regio in, deels via bestaand spoor naar Winsum, Bedum, Hoogezand, Leek en Zuidhorn en deels via nieuw spoor naar Eelde/Paterswolde en De Punt;
- investeren in vervoerknooppunten voor een goede overstap tussen verschillende vormen van vervoer;
- aanpassing van het Hoofdstation Groningen;
- investeren in ruimtelijke ontwikkelingen bij knooppunten van openbaar vervoer.

Kwaliteitsslag op regionaal spoor en introductie RegioTram

De kern van onze visie voor 2040 vormt de kwaliteitsslag op het regionaal spoor en de introductie van de RegioTram. Voor de korte termijn, tot 2020 kiezen we voor een fors pakket aan maatregelen op het regionaal spoor en een eerste stap van het RegioTramconcept met de aanleg van twee RegioTramlijnen in de stad Groningen. Met de eerste twee tramlijnen in de stad leggen we de basis voor een verdere uitbouw van het Regiotram concept in de agglomeratie Groningen na 2020.

We verwachten dat de voorgestelde maatregelen tot 2020 zullen leiden tot een verdubbeling van het aantal spoorreizigers in de regio. Voeg daarbij het aantal busreizigers dat vanuit de regio dagelijks naar de stad reist en de conclusie is gerechtvaardigd dat het openbaar vervoer een substantieel onderdeel gaat vormen van de pendel naar de stad. De stad zal in 2020 dagelijks twee maal zoveel OV-reizigers moeten opvangen dan thans het geval is. Dat is een enorme opgave. Cruciaal is dat op de belangrijkste bestemmingen in de stad, zoals de binnenstad, UMCG, Zernike, Karding, Europapark/Kemkensberg en Martiniziekenhuis, frequent en hoogwaardig openbaarvervoer wordt aangeboden. De tram levert de kwaliteit, de snelheid en het comfort dat nodig is om de dagelijkse stroom reizigers vanaf het Hoofdstation naar de plaats van bestemming te brengen. De voorgestelde



tramlijnen zijn dan ook van groot belang voor het opvangen van de regionale pendel. Meer dan 75% van de reizigers op de tramlijnen komt van buiten de stad; dat onderstreept het belang van de tram voor de regio. Dit gegeven maakt ook duidelijk waarom het van groot belang is de twee tramlijnen na 2020 door te trekken de regio in. Dat kan via bestaand spoor naar Hoogezand, Leek, Zuidhorn, Bedum en Winsum en via een nieuw tramspoor naar Eelde/Paterswolde en De Punt.

Meer bussen of tram?

De verwachte groei van het reizigersaanbod naar de stad kan met het huidige systeem van stadsbussen onmogelijk worden verwerkt. Allereerst levert het bussysteem onvoldoende kwaliteit. Het maakt het voor regioreizigers niet aantrekkelijk de auto te laten staan en te kiezen voor openbaarvervoer. Een tram heeft die kwaliteit wel. Bovendien loopt het bussysteem bij verdere uitbreiding van het aantal bussen vast in de stad. Vooral het Hoofdstation, de Stationsweg en de Binnenstad kunnen een toename van het busverkeer niet verwerken. Op de hoofdassen van vervoer leidt de introductie van de tram tot een halvering van het aantal bussen. Dat is vooral voor de binnenstad van groot belang. De binnenstad kan de verwachte groei van het aantal bussen niet aan, zeker niet bij de geplande reconstructie van de Grote Markt. De tram biedt snel en comfortabel openbaarvervoer en het betekent een enorme impuls voor de binnenstad. De tram heeft een stimulerende en structurerende werking voor de stad: de tramlijn fungeert als ontwikkelingsas voor de stad. Oude wijken langs de tramlijn krijgen een vernieuwingsimpuls en gebieden aan de stadsrand, zoals Zernike en Kardinge, komen gevoelsmatig dichterbij en gaan meer onderdeel uitmaken van de stad.

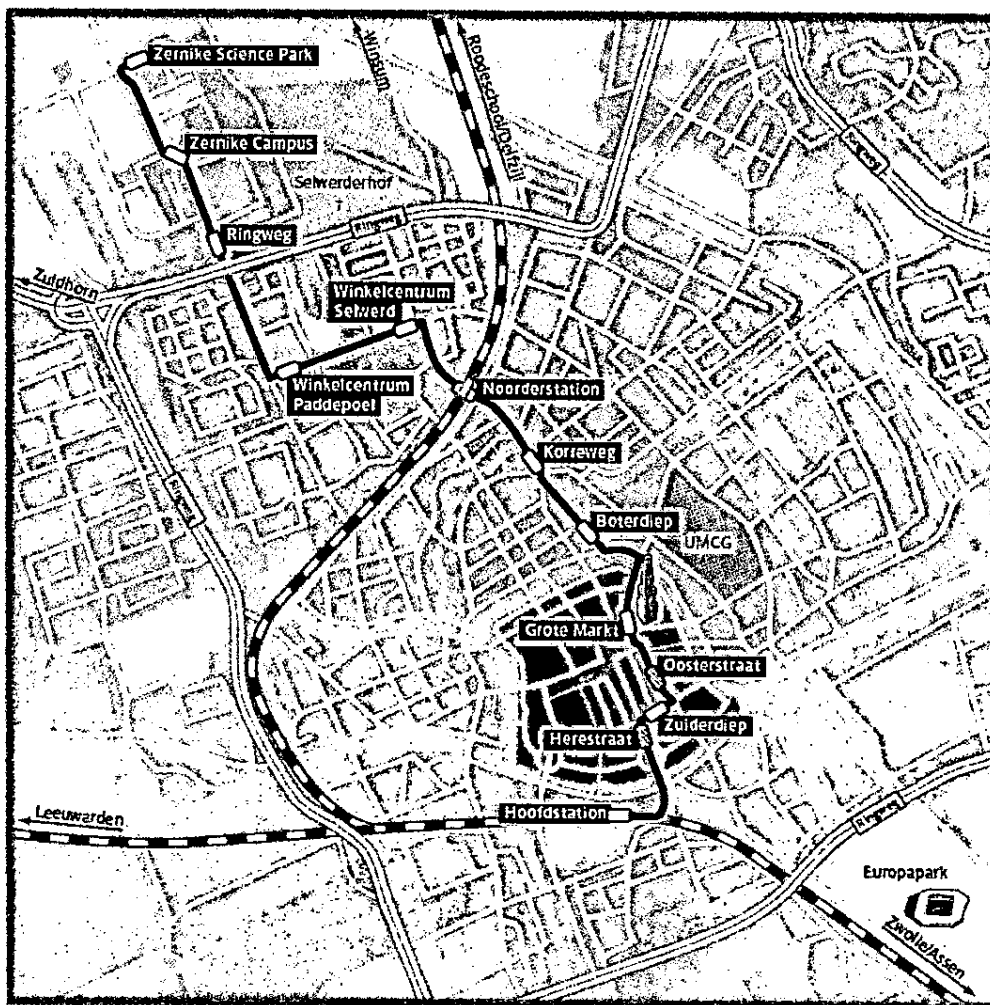
De notitie *Raamwerk RegioRail* richt zich op een kwaliteitslag in het railvervoer in de regio en werkt de vereiste samenhang in het maatregelenpakket verder uit in het zogenoemde *Raamwerk RegioRail*. De nota bestaat uit zes hoofdstukken:

- visie op economische ontwikkeling en de regionale bereikbaarheid
- analyse ontwikkeling van de mobiliteit
- de visie op het regionale openbaarvervoer: *Raamwerk RegioRail*
- de RegioTram in stad en regio
- het beleidsprogramma tot 2020: investeringen en de exploitatie.

3. Tracékeuze Lijn 1 HS - Zernike

De afgelopen periode heeft in het teken gestaan van het onderzoeken van tracés en varianten voor de eerste tramlijn van het Hoofdstation naar Zernike. Daarbij is enerzijds onderzoek gedaan waarbij zoveel mogelijk gegevens zijn verzameld. Daarnaast is in de participatieperiode ruime aandacht geweest voor het informeren van en in dialoog gaan met bevolking, ondernemers en belangengroepen. Op basis hiervan zijn aanvullend nog enkele tracés en varianten³ bekeken op hun waarde. Op basis van eerder geformuleerde criteria zijn ze vervolgens beoordeeld, en is een voorkeustracé geformuleerd. Het rapport gaat in op die beoordeling van de tracés en het voorstel voor een voorkeustracé.

Kort en bondig is de conclusie in dit rapport dat het voorkeustracé voor Lijn 1 van de RegioTram, van Hoofdstation naar-Zernike, er als volgt uit ziet (inclusief haltes):



³ Een tracé is een route van Hoofdstation tot Zernike. Varianten zijn kleinere delen van het tracé waarvoor een andere route mogelijk is, meestal in de binnenstad.



Lijn 2 Hoofdstation – Kardinge en UMCG

De voorkeursverbinding voor de tramlijn tussen Hoofdstation en Zernike is geen oplossing voor de bereikbaarheid van het UMCG. Daarom stellen we voor zo snel mogelijk na de aanleg van Lijn 1 een tweede lijn aan te leggen die het UMCG wel goed ontsluit. Dat is van groot belang voor de 10.000 personeelsleden, bezoekers en studenten die dagelijks de reis naar het UMCG maken, en daarmee ook van de hele regio Groningen - Assen.

De lijn van Hoofdstation naar UMCG, en vervolgens Kardinge, trekt in 2020 naar schatting ruim 25.000 reizigers. Dat is voldoende voor een gezonde exploitatie. Een tram naar UMCG en Kardinge sluit goed aan op het verdere netwerk van openbaarvervoer en autoroutes in de regio, onder meer door de aanwezigheid van het transferium Kardinge. Het traject zal ook meer reizigers trekken dan andere mogelijke trajecten in de stad, of daarbuiten (naar Martiniziekenhuis, Europapark of Meerstad). Ook voor deze bestemmingen stellen wij voor om na 2020 een tramverbinding met het Hoofdstation aan te leggen. Eerder al staat de realisatie van een volwaardig treinstation bij het Europapark gepland, zodat daarmee ook een uitstekende railverbinding met het zuiden en het oosten van de regio wordt gerealiseerd. Tevens komt hierdoor een goede railverbinding met het noorden tot stand: al voor 2020 gaan de treinen uit Delfzijl en Roodeschool doorrijden naar het Station Europapark, doordat op het Hoofdstation sporen aan elkaar worden gekoppeld.

Een nadere onderbouwing voor deze voorstellen treft u aan in de bijgevoegde notities.



4. Investerings en risico's

'Sporen naar de toekomst' is een ambitieus plan. Veel van de maatregelen uit het plan kunnen worden betaald uit de gelden die beschikbaar zijn gekomen vanuit het compensatiepakket Zuiderzeelijn. Circa 558 miljoen is al geoormerkt. Zo is in dit pakket geld beschikbaar gesteld voor de partiële verdubbeling van Groningen – Leeuwarden, de reactivering van de spoorlijn naar Veendam en het mogelijk doortrekken daarvan naar Stadskanaal. Ook is geld beschikbaar gesteld voor het station Assen-Zuid, de doorkoppeling van de regionale treindiensten en een tweede tramlijn in Groningen.

In het onderstaande overzicht zijn zowel de kosten als de dekking van de eerste fase van het raamwerk Regiorail opgenomen. Een toelichting treft u aan onder de tabel.

Projecten	Kosten	Beschikbare middelen	Nog te dekken
Tramlijn 1 - Zernike	167	100 ⁴	67
Tramlijn 2 - Kardinge	132	117 ⁵	15
Doorkoppeling regionale treindiensten (Roodeschool / Delfzijl – Nieuweschans / Veendam)	13	12	1
Groningen - Veendam	29	29	-
Frequentieverhoging Groningen – Assen - Zwolle 3 -> 4 treinen per uur	163	163	-
Frequentieverhoging Groningen - Assen 4 -> 6 treinen per uur	4	0	4
Station Assen-Zuid	15	15	-
Frequentieverhoging Groningen - Leeuwarden	122	122	-
Aanpassing Hoofdstation / viersporigheid Europapark	57	0	57
Totaal	702	558	144

Het Raamwerk RegioRail bestaat uit een ambitieus pakket aan maatregelen waarbij een bedrag van € 702 miljoen investeringskosten is gemoeid. Het grootste deel van de investeringen (€ 558 miljoen) is gedekt door bijdragen uit het RSP en bijdragen van de betrokken overheden. Het resterende deel van de investeringen (144 miljoen euro) kan worden voor 77 miljoen euro worden gedekt door:

- additionele bijdrage van de Regio Groningen – Assen van 47 miljoen euro;
- marktbijsdragen van 25 miljoen euro (onder andere door innovatief aanbesteden en overige bijdragen);
- bijsdragen voor maatregelen op het hoofdstation van 5 miljoen euro uit het budget spoorlijn Groningen-Heerenveen en/of Groningen Leeuwarden

⁴ Deze € 100 miljoen is prijspeil 2008. Omgerekend naar prijspeil 2014 is dit € 120 miljoen. Dit bedrag is opgebouwd uit:

- € 50 miljoen gemeente Groningen (prijspeil 2014)
- € 50 miljoen van de Provincie Groningen (prijspeil 2014)
- € 20 miljoen van de Regio Groningen-Assen (prijspeil 2014)

⁵ De 117 miljoen euro uit het mobiliteitsfonds (onderdeel RSP) wordt beschikbaar gesteld onder de voorwaarde dat de beschikbare bedragen voor de projecten Groningen-Winsum en Veendam-Stadskanaal niet extra worden gekort, vanwege het niet kunnen verhalen van de overtekening op de tweede tramlijn.



De gemeente Groningen en provincie Groningen zullen daarnaast aan gemeenteraad en provinciale staten voorstellen om aanvullend 39 miljoen euro respectievelijk 28 miljoen euro bij de te dragen in de investeringen Raamwerk Regiorail 2020. Daarmee is de totale investering van 702 miljoen euro gedekt.

Onze bijdragen in het kader van de Regiovisie zijn verwerkt in de gemeentelijke begroting. Voor de dekking van de aanvullende gemeentelijke bijdrage van 39 miljoen zien wij dekkingsmogelijkheden in:

- 'Gespaarde' bedragen voor de Regiotram ad 13 miljoen euro;
- Budget Verkeer & Vervoer vanaf 2017 in totaal 5,6 miljoen euro;
- Verkoopopbrengst Essent ad 21 miljoen euro (uit het deel van de opbrengst dat niet nodig is voor de eigen bijdrage RSP).

Bij het raadsvoorstel in juni leggen we een definitief dekkingsvoorstel aan u voor.

Over de feitelijke inzet van het budget Regiovisie moet nog worden besloten. Wanneer de geraamde bijdrage vanuit de Regiovisie (voor een bedrag van 42 miljoen euro) niet gerealiseerd kan worden, is een aanvullende bijdrage van provincie en gemeente nodig, elk voor vijftig procent. Dit geldt ook voor de bijdrage van 5 miljoen euro uit het budget spoorlijn Groningen-Heerenveen en/of Groningen-Leeuwarden. De gemeente loopt hier dus een risico van maximaal 23,5 miljoen euro. We gaan er echter vanuit dat de bedragen gewoon beschikbaar komen en vinden dit risico aanvaardbaar.

Een risico betreft ook het realiseren van de verwachte marktbijsdragen van 25 miljoen euro en de een aanvullende bijsdragen van de Regiovisie van 5 miljoen euro. Wanneer dit niet lukt, is 30 miljoen euro beschikbaar vanuit de middelen voor het stationsgebied / RSP (van het oorspronkelijke budget van 193 miljoen euro). Kunnen de bijsdragen van markt en Regiovisie wel gerealiseerd worden, dan wordt de 30 miljoen euro uit het budget stationsgebied gelijk verdeeld over het project stationsgebied en het oplossen van de overcommittering op het RSP. Het resterende deel van de middelen voor het stationsgebied / RSP van 163 miljoen euro wordt ingezet voor de overcommittering RSP.

Ten slotte is er nog sprake van een risico met betrekking tot investeringen op het stationsgebied die noodzakelijk zijn voor de aanlanding van de tram, voorzover deze investeringen nog niet zijn opgenomen in het raamwerk Regiorail. We verwachten dat deze investeringen maximaal 20 miljoen euro zijn. Voor dekking van 20 miljoen hebben we met de provincie de volgende dekkingsbronnen afgesproken:

- a. de bijdrage uit markt en regio van 30 miljoen euro;
- b. externe subsidiebronnen;
- c. versoberingen binnen het totaal programma Regiorail;
- d. een bijdrage van gemeente en provincie in de verhouding 50/50.

Deze afspraak kan voor de gemeente in het uiterste geval dus leiden tot een extra bijdrage van 10 miljoen euro.

In de bijlage zijn de afspraken over de financiering en verdeling van risico's opgenomen.



Overige risico's

De fase waarin het project zich op dit moment bevindt, brengt met zich mee dat de investeringsbedragen nog een bepaalde onzekerheidsmarge hebben. We hebben met de provincie afspraken gemaakt over de verdeling van de risico's en over het moment waarop we besluiten of we de risico's willen aanvaarden. De generieke risico's zoals onverwachte kostenstijgingen en nieuwe wet- en regelgeving worden gedragen door gemeente en provincie gezamenlijk, elk voor 50 procent. Specifieke risico's die verbonden zijn aan de realisatie van de tram in de stad, zijn voor rekening van de stad. De specifieke risico's die zijn verbonden aan de realisatie van de spoorse onderdelen van het raamwerk Regiorail worden gedragen door de provincie.

Bij de vaststelling van het Voorlopig Ontwerp, dat is voorzien in december 2009 / januari 2010, bepalen we of we de risico's aanvaarden en doorgaan met het project.

Onderstaand gaan we in op de belangrijkste risico's. Een aantal zaken dient de komende maanden nader te worden aangescherpt, zodat er bij de vaststelling van het Voorlopig Ontwerp voldoende duidelijkheid is over de belangrijkste risico's.

Investerings

We zijn nog steeds met de voorbereidingen bezig en dat betekent dat nog niet alle relevante gegevens beschikbaar zijn en dat de investeringsramingen een onzekerheidsmarge hebben (+/- 20%). Dat is in deze fase van de voorbereidingen onvermijdelijk. Het Projectbureau heeft de investeringsramingen laten toetsen door Inraplus en die externe toetsing bevestigt de ramingen (inclusief de onzekerheidsmarges in deze fase) en wijst ook op een aantal besparingsmogelijkheden.

Exploitatie

Voor het berekenen van de kosten van de exploitatie, beheer, onderhoud en groot onderhoud/reconstructie van de baan hebben we gebruik gemaakt van de expertise van HTM uit Den Haag. Uit een eerste beoordeling is af te leiden dat er sprake is van een exploitatietekort. Wij hebben het Projectbureau gevraagd om vóór januari 2010 voorstellen te doen om dat tekort structureel terug te dringen.

Verwervingskosten Lijn 1 en Lijn 2

Voor de aanleg van de eerste en tweede lijn is voorzien dat een beperkt aantal panden zal moeten worden verworven om deze vervolgens te kunnen slopen. Voor Lijn 1 betreft dit vooral een appartementencomplex op de hoek Eikenlaan / Kastanjelaan. Voor dit doel is een bedrag opgenomen in de berekening van de investeringskosten. Dit is een voorzichtige schatting. Mocht blijken dat verwerving niet kan geschieden door aankoop via minnelijke verwerving dan zal onteigening aan de orde zijn. Dit kan leiden tot hogere verwervingskosten. Overigens wordt er nog onderzocht of het tracé zo kan worden aangelegd dat sloop niet nodig is. In dat geval zijn de geraamde middelen voor dit doel niet nodig.

Voorts is in de raming voor verwervingen rekening gehouden met de aankoop van het pand op de hoek Zuiderdiep / Herestraat (Homan). Naar verwachting kan het tracé ter hoogte van de hoek Zuiderdiep / Herestraat dusdanig worden ingepast dat



op dat gedeelte sloop c.q. onteigening niet aan de orde hoeft te zijn. Het geraamde bedrag kan dan komen te vervallen. Het voorlopig ontwerp van het tracé zal hier meer duidelijkheid over geven.

Eén van de mogelijke tracés voor de tweede lijn zou via de Vinkenstraat in de Oosterpark kunnen lopen om hiermee een bijdrage te leveren aan de geplande wijkvernieuwing. Omdat er nog geen voorkeustracé ligt voor de tweede lijn, zijn deze kosten nog niet in de raming opgenomen.

Investeringsaanpalende projecten bij aanleg Lijn 1

Bij de kostenberekening van Lijn 1 zijn alle projecten meegenomen die rechtstreeks voortvloeien uit de aanleg van de tramlijn, zoals de aankoop en herontwikkeling van te slopen panden, aanleg nieuwe parkeerplaatsen, inrichting alternatieve fietsroutes, herinrichting openbare ruimte. Niet meegenomen zijn de kosten voor aanleg van aanpalende P&R voorzieningen, van de herinrichting van de Grote Markt en van de herontwikkeling van het Glaudéterrein.

Second opinion systeemkeuze

De bereikbaarheid van Groningen is een grote zorg. We hebben in deze brief aangegeven dat er nog onzekerheden en risico's zijn. Het is daarom ook dat de stuurgroep Regiotram het OV-bureau Groningen - Drenthe heeft gevraagd een *second opinion* uit te voeren op de keuze tussen een tramsysteem en een alternatief vervoerconcept. Zo'n alternatief moet dezelfde vervoerwaarde hebben en moet evenzo bijdragen aan het verleggen van vervoerstromen van auto naar openbaar vervoer. Het OV-bureau zal naar verwachting in april 2009 de uitkomsten van die verkenning kunnen presenteren.

Tot slot

Het Voorlopig Ontwerp voor tramlijn 1 komt in januari 2010 gereed en dan zullen de ramingen beter zijn onderbouwd en dus zal de onzekerheid dan substantieel zijn afgenomen. Dat is dan ook een belangrijke mijlpaal in de beslissing over aanleg van tramlijn 1. Als het voorlopig ontwerp (VO) in januari 2010 beschikbaar is, moet er zicht zijn op een structureel sluitende exploitatie en moet er inzicht zijn in de wijze waarop de het tracé wordt beheerd.

5. Vervolgstappen

Na afronding van de inspraak, die op 23 februari 2009 start, zullen wij u een voorstel ter besluitvorming voorleggen voor de raadsvergadering van juni 2009. In de bijlage is het precieze tijdpad opgenomen. Dan leggen wij u ook het definitieve tracé van de eerste tramlijn tussen Hoofdstation en Zernike ter vaststelling voor.

Communicatie en inspraak

In het voorjaar van 2008 heeft de participatiefase over Lijn 1 plaatsgevonden. Nu volgt de volgende stap in de communicatie met belanghebbenden. Voorafgaand aan het tracébesluit (voorjaar 2009) kunnen inwoners van stad én regio en andere belanghebbenden inspreken op het voorkeustracé van de eerste tramlijn. Deze



inspraakperiode start op 23 februari en loopt tot 23 maart. De inspraak heeft alleen betrekking op het besluit over het voorkeustracé van Lijn 1 Hoofdstation – Zernike. Reacties op het vervoerconcept *Raamwerk RegioRail* worden als participatie-reacties behandeld.

Ons college start de inspraak conform de algemene inspraakverordening Groningen 2005 (AIVG 2005) en stelt deze ook open voor personen die niet in de gemeente Groningen wonen. Inwoners van de regio Groningen - Assen kunnen hierdoor ook inspraakreacties indienen. De provincie en de regio starten zelf geen inspraakprocedure.

De praktische uitvoering (waaronder de communicatie) van de inspraakperiode wordt door ons college opgedragen aan de Stuurgroep RegioTram. De zienswijzen kunnen gedurende deze periode zowel mondeling als schriftelijk kenbaar worden gemaakt. Het eindverslag van de inspraak wordt door de Stuurgroep RegioTram ter vaststelling aangeboden aan ons college. Vervolgens maken we het eindverslag openbaar en sturen we het naar de Provincie Groningen en de Stuurgroep van de Regio Groningen - Assen.

Tijdens de inspraakperiode organiseert het Project RegioTram diverse informatiebijeenkomsten over het voorkeustracé van Lijn 1. Via onder meer een huis-aan-huis krant en de website www.regiotram.nl zal het project daar aandacht voor vragen.

In de communicatie zal ook aandacht worden besteed aan het maken van het plan voor de aanleg van de tweede lijn, van Hoofdstation naar UMCG en Kardingje. Zo blijft ook de komende jaren het motto voor het project *Stap in, denk mee!*

We vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
burgemeester/en wethouders
van Groningen,

de burgemeester,

de secretaris,



Bijlage 1: Voorstel Raamwerk Regiorail

Financierings- en risico afspraken gemaakt tussen Colleges van B&W Groningen en GS Groningen op 10 feb 09

1. Gemeente- en provinciebestuur werken samen, in het verband van de Stuurgroep Regiotram, het Plan Regiorail uit. Bij die uitwerking wordt een taakstellend budget gehanteerd van 702 miljoen euro. In januari 2010 zijn de plannen zover uitgewerkt dat gezamenlijk kan worden bepaald of realisatie binnen het taakstellend budget uitvoerbaar is. In bijlage 1 is een samenvattend financieel overzicht gepresenteerd.
2. Provincie en gemeente hebben afspraken over de dekking van de investeringen in het Raamwerk Regiorail. Het taakstellend budget is voorzien van financiële afspraken. In bijlage 2 is een overzicht opgenomen met de bijdragen van partijen. Provincie en gemeente hebben afspraken gemaakt over hun bijdrage in dat tekort, resp. 28 miljoen en 39 miljoen euro. De stuurgroep Regiotram (Regiovisie) zal aan de partners in de Regiovisie een voorstel doen voor bijdragen in het tekort. Die bijdragen zijn in het overzicht verwerkt.
3. De deelbudgetten voor de verschillende onderdelen zijn taakstellend voor de integrale uitvoering van de betrokken deelprojecten
4. Risico's op budgetoverschrijdingen na vaststelling van het Voorlopig Ontwerp worden als volgt toegeedeeld:
 - 4.1 Generieke risico's over het gehele project en voor alle projectonderdelen worden gedragen door gemeente en provincie gezamenlijk en in de verhouding 50-50. Onder generieke risico's worden verstaan:
 - a. Het risico op budgetoverschrijdingen ivm voor de sector specifieke kosten- en prijsontwikkeling ten tijde van aanbesteding (dus ná vaststelling VO) wordt gedekt door de budgetten te indexeren op basis van de BDB-index.
 - b. risico's op budgetoverschrijdingen i.v.m. na vaststelling van het Voorlopig Ontwerp van kracht geworden nationale en/of Europese regelgeving.
 - 4.2 Specifieke risico's zijn alle overige niet hierboven genoemde risico's; deze worden als volgt toegeedeeld:
 - a. alle specifieke risico's verbonden aan de realisatie van de tramlijnen inclusief daarvoor noodzakelijke aanpassingen op het Hoofdstation en de realisatie van de eindstations, alsmede noodzakelijke aanpassingen in de stedelijke infrastructuur worden gedragen door de gemeente Groningen;
 - b. alle specifieke risico's verbonden aan de realisatie van de spoorse onderdelen van het plan inclusief daarvoor noodzakelijke aanpassingen op stations alsmede daarvoor noodzakelijke aanpassingen aan de spoor- en weginfrastructuur worden gedragen door de provincie.



- 4.3 Er moet in januari 2010 concreet zicht zijn op een structureel sluitende (ov)exploitatie voor de tracés. Op dit moment is daarover nog geen zekerheid. Bij de vaststelling van het Voorlopig Ontwerp bepalen gemeente- en provinciebestuur gezamenlijk of zij de generieke risico's definitief aanvaarden en gemeente- en provinciebestuur bepalen ieder zelfstandig of zij de aan hen toegedeelde specifieke risico's aanvaarden (inclusief de noodzakelijke gevolg investeringen van de tram in de centrale zone/stationsgebied). Bij een negatief aanvaardingsbesluit van een van de twee overheden wordt het betrokken deelproject als onderdeel van het plan Regiorail beëindigd, maar niet dan nadat door de stuurgroep Regiorail de gevolgen voor het totaal concept zijn beoordeeld.
5. In geval van een positief voortgangsbesluit op basis van Voorlopig Ontwerp (inclusief haalbaarheid binnen taakstellend budget) en positieve risico-aanvaardingsbesluiten vindt de uitvoering plaats onder verantwoordelijkheid van de Stuurgroep Regiotram. Deze besluit over de toewijzing/gunning van deel(-opdrachten) aan (andere) partijen. Hard uitgangspunt bij deze gunning is dat, (gegeven de te realiseren specificaties en het taakstellend budget) rekening en risico van de uitvoering bij de opdrachtnemer zullen liggen.
6. € 163 mln Stationsgebiedmiddelen worden ingezet tbv de overcommittering RSP. 30 miljoen euro is beschikbaar voor dekking van niet-zekere inkomsten (zie bijlage 2). Indien de ingeboekte bijdragen van de markt (€ 25 mln) respectievelijk van de Regio (€ 5 mln) worden gerealiseerd, komen deze (indien en voorzover) gelijkelijk beschikbaar voor de overcommittering RSP en voor het project centrale zone/stationsgebied.
7. Het stationsgebied wordt, nog meer dan het nu al is, een knooppunt van vervoersstromen. Daar komen tramlijnen en spoorlijnen samen. Het is van groot belang de besluitvorming zodanig in te richten dat maximale synergie wordt bereikt en dat de plannen ook in financieel-economische zin worden geoptimaliseerd. Daarvoor is nodig dat de plannen voor alle deelprojecten van het Raamwerk Regiorail in januari 2010 zodanig zijn uitgewerkt, dat die afstemming dan ook kan plaatsvinden.
8. De inpassing van tram en spoor vraagt niet alleen technisch-infrastructurele investeringen, maar vraagt ook investeringen die uit hoofde van de functie van vervoersknooppunt nodig zijn. Provincie en gemeente ramen die additionele investeringen nu op maximaal 20 miljoen. Voor dekking van deze maximaal 20 miljoen hebben provincie en gemeente achtereenvolgens de volgende dekkingsmogelijkheden aangewezen:
- e. De bijdrage uit markt en regio (zie punt 6). indien deze bijdrage uit markt en regio hoger is dan de benodigde bijdrage voor het stationsgebied (met een maximum van 20 miljoen euro), zal het resterende bedrag gelijkelijk ingezet worden voor de overcommittering RSP en voor het project centrale zone / stationsgebied).
 - f. Externe subsidiebronnen
 - g. Versoberingen binnen het totaal programma Regiorail
 - h. Een bijdrage van gemeente en provincie in de verhouding 50/50.
- Deze afspraken hebben betrekking op het Raamwerk Regiorail (en dus niet op de spoorlijn Heerenveen-Groningen).
9. Provincie en stad onderkennen de ontwikkelingsmogelijkheden van het gebied en spreken uit dat die potentie ten volle moet worden uitgenut. Landelijk lijken er



programma's te worden ontwikkeld om ruimtelijke ontwikkelingen te koppelen aan de structurering van vervoerstromen. De ontwikkeling van het stationsgebied zou naadloos kunnen passen in die rijksprioriteiten. Provincie en stad spreken af de planontwikkeling voor het stationsgebied prioriteit toe te kennen en zullen zich gezamenlijk en afzonderlijk hard maken de subsidiemogelijkheden in bestaande en nieuwe stimuleringsprogramma's aangeboord te krijgen.



Overzicht kosten en dekking 1^e fase Raamwerk Regionaal 2020
(in mln euro's per 2008)

Projecten	Kosten	Beschikbare middelen	Nog te dekken
Tramlijn 1 – Zernike *)	167	100	67
Tramlijn 2 – Kardinge **)	132	117	15
Doorkoppeling regionale treindiensten (Roodeschool/Delfzijl - Nieuweschans/Veendam)	13	12	1
Groningen - Veendam	29	29	
Frequentieverhoging Groningen – Assen - Zwolle 3 -> 4 treinen per uur	163	163	
Frequentieverhoging Groningen - Assen 4 -> 6 treinen per uur	4	0	4
Station Assen-Zuid	15	15	
Frequentieverhoging Groningen - Leeuwarden	122	122	
Aanpassing Hoofdstation / viersporigheid Europapark	57	0	57
Totaal	702	558	144

- * Deze € 100 miljoen is prijspeil 2008. Omgerekend naar prijspeil 2014 is dit € 120 miljoen. Dit bedrag is opgebouwd uit: € 50 miljoen gemeente Groningen (prijspeil 2014), € 50 miljoen van de Provincie Groningen (prijspeil 2014) (bedrag is 42 miljoen euro prijspeil 2008 - over dit bedrag dient nog besluitvorming plaats te vinden), € 20 miljoen van de Regio Groningen-Assen (prijspeil 2014)
- ** De 117 miljoen euro uit het mobiliteitsfonds (onderdeel RSP).