

VRAGEN

door de leden van de raad gesteld overeenkomstig artikel 38 van het Reglement van Orde voor de vergaderingen van de raad van de gemeente Groningen.

2009 – Nr. 68.

VRAGEN van De Stadspartij van de heer R. P. Prummel betreffende RegioTram, alle activiteiten trambureau en dienst RO/EZ.
(Binnengekomen: 9 november 2009.)

Het is algemeen bekend, dat de Amsterdamse Noordzuid-metrolijn een financieel, technisch, organisatorisch en bestuurlijk debacle is.

Op 12 maart 2009, bij het opstappen van wethouder Herrema, schreef Cobouw: “Aan het begin van de raadsvergadering gisteren lichtte wethouder Tjeerd Herrema zijn opstappen toe. Echt nieuwe inzichten leverde dat niet op. Hij had zich bij zijn aanstelling ten doel gesteld de houding bij de projectorganisatie om te buigen van optimisme naar realisme en was daar maar ten dele in geslaagd”.

NRC Handelsblad schreef in een commentaar op 6 juni 2009, naar aanleiding van een advies aan de nieuwe wethouder van Amsterdam, verantwoordelijk voor de aanleg van de Noord Zuid metrolijn: “Een cultuuromslag is geboden aldus het advies, dat toepasselijk en metaforisch ‘*Bouwen aan Verbinding*’ heet. Dat vergt op zich al een kleine revolutie. Het ambtelijk apparaat in de stad is al zo lang naar binnengekeerd, dat het niet beter weet, dan dat het apriori gelijk heeft. Die houding is er mede de oorzaak van dat de aanleg aan geloofwaardigheid heeft verloren. Tot nu toe is geen enkele verwachting uitgekomen”.

En in een artikel van 29 september 2009, naar aanleiding van de verhoren in de Amsterdamse raadsenquête over de Noord Zuid metrolijn, schreef NRC Handelsblad: “Uit de verhoren is naar voren gekomen, dat de organisatie een puinhoop was, er weinig zicht bestond op de financiële risico’s en het optimisme het realisme lang overheerste” en “Tegelijkertijd was het budget krap, memoreerde commissielid Wolf, en was er tegelijk een sterke wens bij de ambtenaren ‘om het aanlegbesluit genomen te laten worden’”. Heel wezenlijk is wat burgemeester Cohen zei: “Uiteindelijk zijn wij - bestuurders en raadsleden - allemaal amateurs. Wij moeten beslissingen nemen op basis van wat deskundigen vertellen”.

De Stadspartij heeft twijfels over de compleetheid van de informatievoorziening door ‘deskundigen’ aan de gemeenteraad (o.a. kosten, risico’s, alternatieven). Er zijn namelijk voldoende goedkopere en even effectieve alternatieven voor de regiotram voorhanden, zoals normale spoorverbindingen (o.a. naar Zernike) en eventueel dubbelgelede (trolley)bussen op hoofdverbindingen in de stad, maar deze worden categorisch doodgezwegen. Succes verhalen van dubbelgelede bussen vinden we in Utrecht en de zogenaamde Zuidtangent bij Schiphol. Op de informatiebijeenkomst in de Martinikerk over de tram deden daar aanwezige ‘voorlichters’ – waaronder

ambtenaren en externe adviseurs – het voorkomen alsof het aanleg besluit voor de regiotram al genomen was. Hiermee zetten zij de burgers en de gemeenteraad op het verkeerde been en wordt een traject van ‘wishful thinking’ doorlopen, dat veraf staat van democratische besluitvorming.

De Stadspartij wil, dat de gemeenteraad inzicht krijgt in alle relevante informatie van de Dienst RO/EZ en het Trambureau over het proces van planvorming voor de regiotram. Dit teneinde zelf een oordeel te kunnen vormen en derden te kunnen vragen de raad te adviseren. De STADSPARTIJ wil voorkomen, dat er een situatie ontstaat, die vergelijkbaar is met de Amsterdamse Noordzuid-metrolijn. Daarom moeten alle feiten zo snel mogelijk op tafel komen.

‘Leuk’, ‘spannend’ en ‘sexy’ zijn naar mening van de Stadspartij geen argumenten om honderden miljoenen euro’s belastinggeld uit te geven aan een regiotram door de stad, die het probleem van de verkeersdruk vanuit de regio op de stad Groningen nog niet vermindert laat staan oplost, terwijl er betere en goedkopere alternatieven zijn. Zoals bekend wil de Stadspartij het al gereserveerde tramgeld voor een deel in de verdiepte Zuidelijke Ringweg steken, om eventuele Haagse bezuinigingen voor te zijn.

De Stadspartij heeft de volgende vragen:

HET ‘TRAMBUREAU’

1. Wanneer is het trambureau formeel van start gegaan? (Vanwaar de keuze van de naam?)
2. Waarom is een externe adviseur als directeur aangetrokken en niet een eigen ambtenaar. Waarom is hij nog steeds in dienst? De Stadspartij wijst hierbij op de situaties, die zijn ontstaan in de provincie Limburg en de gemeente Utrecht, waarover bij dit soort (dure) inhuurconstructies politieke commotie is ontstaan.
3. Wat was/is de formele opdrachtomschrijving van de ingehuurde directeur van het trambureau? Graag deze formele stukken aan de raad ter inzage geven (startnotitie, opdracht omschrijving, contract).
4. Hoeveel fte. bezetting en mensen (ook deeltijders noemen) heeft het trambureau in dienst (inhuur en gedetacheerden vanuit andere diensten aangeven) en wat zijn de exacte personeelskosten hiervan?
5. Vanuit welke begrotingsartikelen (exact aangeven) wordt het trambureau gefinancierd en welke managers bij de Dienst RO/EZ zijn daarvoor formeel tekenbevoegd?
6. De STADSPARTIJ eist, dat de raad inzage krijgt in de begrotingen, de voortgangsrapportages en de verantwoordingsrapportages van de afgelopen jaren (sinds oprichting) van het trambureau.

REGIOTRAMLIJNEN EN OVERLEG HIEROVER

7. Welke trajecten gaat de regiotram in de planning na 2020 afleggen?
8. Is bij Arriva, Prorail, NS Reizigers en goederenvervoerders bekend wat de plannen voor de regiotram van de gemeente Groningen zijn?
9. Heeft er overleg met deze partijen over dit onderwerp plaatsgevonden?
10. Zo ja, wilt u de raad inzage geven in alle verslaglegging omtrent het overleg met deze partijen?

11. Zijn er toezeggingen gedaan aan andere gemeenten met betrekking tot regiotramverbindingen na 2020 en zo ja, hoe luiden die?
12. De STADSPARTIJ verzoekt om inzage voor de raad betreffende verslaglegging van overleg tussen de gemeente Groningen c.q. het trambureau en andere gemeenten, alsmede van overleg binnen de Regio Groningen-Drenthe over dit onderwerp.
13. Heeft er overleg plaatsgevonden met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat over deze plannen?
14. Zo ja, wat is het standpunt van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en, indien hier schriftelijk standpunten/stukken van zijn, deze graag aan de raad overleggen.
15. De Stadspartij verzoekt het college alle briefwisseling aan en van derden (Arriva, Prorail, NS Reizigers, andere gemeenten, de provincies, het Rijk, bedrijven, instellingen en particulieren) over de regiotram aan de raad ter inzage te geven.

KOSTEN REGIOTRAMPLANNEN

16. Hoe hoog zijn de totale kosten en overige uitgaven van het hele regiotramplan (fase 1: stadstram en fase 2: regiotram)?
17. Wat is de begroting van fase 1, stadstram? Uitsplitsen naar materieel, gebouwen, onderbouw: rails en wissels etc., bovenbouw: bovenleiding, masten onderstations etc. en beveiliging.
18. Wat is de begroting voor fase 2 regiotram na 2020? Uitsplitsen naar materieel, gebouwen, onderbouw: rails en wissels (mogelijke noodzaak verstijving spoor), bovenbouw: bovenleiding, masten onderstations en beveiliging.
19. Hoe en door wie wordt dit plan gefinancierd?
20. Zijn er overige financieringsbronnen en welke zijn dit? Graag concrete toezeggingen zwart op wit aan de raad overleggen.
21. Zijn er nog andere subsidies en fondsen aangeschreven, en welke zijn dit? Gaarne de correspondentie hierover aan de raad ter inzage geven.
22. Wat is de stand van zaken rond deze andere subsidieaanvragen/fondswerving?

ONDERZOEK EN ADVIES

23. Hoeveel geld (totaal) is sinds de nieuwe raadsperiode vanaf maart 2006 door het trambureau aan extern onderzoek en (extern) advies uitgegeven?
24. Welke onderzoeken en adviezen waren dit (uitputtend titels noemen) en door wie zijn deze onderzoeken uitgevoerd en adviezen gegeven?
25. Hoeveel geld geeft het trambureau uit aan 'voorlichting'. Graag specificeren sinds de instelling van het trambureau.
26. Hoeveel geld is er door de Dienst RO/EZ in de vorm van externe onderzoeken en adviezen en 'voorlichting' aan het tramproject besteed vanaf 1990. Gaarne gespecificeerd (met titels en bureaus) onderbouwen.
27. Graag de raad alle interne (RO/EZ) en externe (trambureau) onderzoeken/adviezen over de tram en verkeer en vervoer onderzoek/advies in relatie tot de tramontwikkelingen ter inzage en eigen beoordeling geven.

PARKEERPLAATSEN, TUINEN EN OPENBARE RUIMTE

- 28. Hoeveel parkeerplaatsen in de stad gaan er verdwijnen als gevolg van de aanleg van de regiotram door de stad?
- 29. Hoeveel tuinen worden aangetast door deze plannen?
- 30. Hoeveel vierkante meter openbare ruimte zal prijsgegeven worden bij uitvoering van deze plannen?

INTERN OVERLEG

- 31. Graag de raad alle (interne) werkoverleggen van het trambureau laten inzien.
- 32. Graag de raad alle verslagen van overleg tussen wethouder Dekker en de externe adviseur directeur trambureau laten inzien.

NATIONALE EN INTERNATIONALE ASPECTEN

De Stadspartij is van mening, dat het college bekend moet zijn met problemen rond andere regiotramsystemen in Nederland en de buitenlandse financiering van tramsystemen. Deze informatie zegt iets over de eventuele haalbaarheid van een regiotramstelsel in Groningen.

- Vraag 33. Kent het college de technische aanloopproblemen bij de start van RandstadRail? Zo ja, wilt u de raad hierover precies informeren wat deze waren, hoe dit is opgelost en wat hiervan de kosten waren. Wie heeft dit betaald?
- 34. Kent het college de problemen rond de Rijn Gouwe lijn (tram door Leiden)? Wilt u de raad informeren over wat hier speelt, wat de problemen zijn en welke oplossingen daar in beeld komen.
- 35. Bent u op de hoogte van de situatie in en rond Utrecht m.b.t. de Nieuwegein sneltramlijn. Kunt u aangeven welke discussie daar gevoerd wordt over het eventueel doortrekken van deze lijn door het centrum van Utrecht naar de Uithof (universiteit vergelijkbaar met Zernike).
- 36. Bent u op de hoogte van de problemen rond de gewenste metrolijn van Rotterdam naar Hoek van Holland? Wilt u aan de raad aangeven wat hier de problemen zijn, en waarom deze metrolijn vooralsnog niet haalbaar is.
- 37. Bent u op de hoogte van de wijze waarop in Duitsland en Frankrijk de tramsystemen worden **gefinancierd**? Zo ja, wilt u de raad dan uitleggen hoe dit in Frankrijk werkt en hoe dit in Duitsland gaat. Wilt u aan de raad ook duidelijk de verschillen met de Nederlandse financieringssystemen uitleggen.

BEHEER EN ONDERHOUD, EXPLOITATIE

De STADSPARTIJ gaat ervan uit, dat er in de raad nog uitgebreid gediscussieerd zal worden over de kosten van beheer, onderhoud en exploitatie van de door het college gewenste regiotramstelsel vóór en ná 2020.

Het college beantwoordt de vragen als volgt:

Groningen 15 december 2009.

1.

Op 15 december 2006 heeft de Stuurgroep Regio Groningen-Assen besloten het concept RegioTram als eindbeeld te laten fungeren voor het na te streven Kolibri-openbaar vervoernetwerk. Tevens werd besloten dat de samenwerkende overheden binnen het verband van de Regio Groningen-Assen een bureau oprichten dat als onafhankelijk entiteit vorm geeft aan de verdere uitwerking van het concept RegioTram. Vanuit het besluit van de Regio Groningen-Assen om het concept RegioTram verder uit te werken is tevens de naam van het Project RegioTram af te leiden.
2.

Voor de verdere uitwerking van het concept-RegioTram is in april 2007 een externe projectdirecteur aangezocht met ervaring en expertise op het gebied van (grote) infrastructurele projecten. Bovendien hebben de drie overheden (provincie, gemeente en Regio Groningen-Assen) gezocht naar een projectdirecteur die de beschikking heeft over een regionaal- en nationaal netwerk. Binnen de bestaande ambtelijke dienst was en is deze expertise niet voorhanden.
3.

De opdracht die het Project RegioTram heeft gekregen, is om te komen tot de realisatie van RegioTram, met als eerste stap een tram tussen Hoofdstation en Zernike (als eerste lijn van vier mogelijke stadstracés). De opdracht bestond vervolgens uit de vraag om meteen in kaart te brengen wat de randvoorwaarden en de gevolgen zijn van een doorkoppeling van de tram naar de regio.

De formele opdrachtverlening aan het Project RegioTram is verwoord in het Plan van Aanpak van het Project RegioTram d.d. 4 oktober 2007. Dit plan van aanpak is door ons college aan de raad toegestuurd en is behandeld in de raadscommissie Verkeer en Beheer van 7 november 2007.
4.

Het Project RegioTram heeft een bezetting van 12 mensen, waarvan zeven fulltimers (32 uur of meer). De inzet van de overige medewerkers varieert van 0,2 fte tot 0,6 fte. Zowel gemeente als provincie hebben vier mensen gedetacheerd bij het Project RegioTram.

Voor de eerste fase (periode 1 september 2007 tot en met 30 juni 2009) bedroegen de organisatiekosten € 2 miljoen. Voor fase 2 (periode van 1 juli 2009 tot 1 juli 2010) zijn de organisatiekosten begroot op € 1.1 miljoen.
5.

Gemeentebegroting 2010,
 blz. 337, totaaloverzicht nieuw beleidsvoorstellen, regel 4:
 Beleidswijziging Kolibri, programma vestigingsklimaat,
 2010 Structureel: 300.000
 2011 Structureel: 300.000
 2012 Structureel: 300.000

2013 Structureel: 300.000.

Blz. 340, overzicht besteding nieuw beleid voorgaande jaren: 3^e kader, 2^e regel:
RO/EZ begroting 2005, Kolibri, structureel 300.000 waarvan 216.000 besteed en 84
in reserve nieuw beleid.

4^e kader, regel 2 en 3, RO/EZ begroting 2006,

Kolibri, structureel 300.000 waarvan 300.000 in reserve nieuw beleid en
Kolibri (STOV (OZB-gelden)), structureel 400.000, waarvan 400.000 in reserve
nieuw beleid.

Blz. 341, regel 4, begroting 2007,

Kolibri, structureel 300.000, waarvan 300.000 in reserve nieuw beleid.

Blz. 342, regel 14, begroting 2008,

Kolibri, structureel 300.000, waarvan besteed 57.000 en 243.000 in reserve nieuw
beleid.

Blz. 343, regel 3, begroting 2009,

Kolibri, structureel 300.000 , waarvan 300.000 besteed.

Formeel zijn het Hoofd verkeer en vervoer en de Directeur Ruimtelijke Ordening
tekenbevoegd.

6.

Naast de reguliere begrotingscyclus en de daarbij behorende rapportages is de raad op
diverse andere momenten geïnformeerd. Onderstaand volgt een (niet limitatief)
overzicht van de verantwoordingsdocumenten met daarbij de data van behandeling in
de raad en of raadscommissie:

	Document	Datum behandeling raad(scommissie)
1.	Startnotitie Tram in stad en regio Notitie: Regiotram, pragmatiek van doorkoppeling Notitie: De eerste lijn moet raak zijn	24 januari 2007 (cie B&V) 21 februari 2007 (raad) idem
2.	Plan van Aanpak Project Regio	7 november 2007
3.	Risicoanalyse RegioTram	17 september 2008 (cie B&V)
4.	Schetsboek lijn 1	28 mei 2008 (cie B&V)
5.	Uitgangspunten inspraak RegioTram	3 december 2008 (cie B&V)
6.	Voorkeustracé eerste lijn en regionaal vervoersconcept	17 juni 2009 (raad)
7.	Aanvullend planvoorbereidingskrediet Project RegioTram	17 juni 2009 (raad)
8.	Rapportages Sleutelprojecten (RegioTram als onderdeel)	21 september 2009 (raad) 25 mei 2009 (raad) 19 februari 2009 (raad) 26 september 2008 (raad) 23 mei 2008 (raad)

Door middel van de reguliere verantwoording en de aanvullende verantwoordingsdocumenten, zoals is weergegeven, meent ons college de raad voldoende te hebben geïnformeerd.

7.

In de notitie Raamwerk RegioRail is de visie neergelegd met betrekking tot de 2e fase van de RegioTram na 2020. De uitbouw van het RegioRail-concept houdt in dat de tram via het bestaande spoor zoveel mogelijk de stations binnen de agglomeratie Groningen gaat bedienen. De RegioTrams beginnen in Zuidhorn, Bedum/Winsum, Leek, Hoogezand-Sappemeer en rijden vervolgens via bestaand spoor naar de stad en vervolgens via tramspoor door de binnenstad. Dit systeem wordt aangevuld met een tramlijn via Eelde en De Punt, Paterswolde, Martiniziekenhuis naar de binnenstad. Dit concept zorgt ervoor dat de reizigers vanuit de agglomeratie snel met comfortabel openbaar vervoer door kunnen rijden naar de plaats van bestemming en met een zo goed mogelijke overstap.

Bij de uitbouw van het RegioRail-concept wordt in het Raamwerk RegioRail gedacht aan de volgende lijnen, in volgorde van prioriteitstelling:

- Sappemeer-Oost – tussenliggende stations – Europapark – Hoofdstation – binnenstad – Zernike;
- De Punt – Eelde – Paterswolde – Martiniziekenhuis – Martinihal – Hoofdstation – binnenstad – UMCG – Kardinge – Lewenborg – Meerstad;
- Europapark – UMCG – binnenstad – Noorderstation – Adorp - Sauwerd – Winsum/Bedum;
- Leek – Hoogkerk – Suikerunie/Peizerweg – Hoofdstation – Kardinge – Meerstad.

Naast de uitbouw van de RegioTram zal in de periode na 2020 ook moeten worden geïnvesteerd in het verbeteren van het openbaar vervoer in en rond Assen.

Modelberekeningen maken duidelijk dat een extra spoorlijn langs de westkant van Assen kansrijk is. Die splitst zich af van het bestaande spoor bij station Assen-Noord loopt dan langs de A28, via halte Kloosterveen naar Assen-Zuid. Deze nieuwe lijn wordt bediend door twee tot vier stoptreinen per uur, die gaan rijden vanaf Assen-Zuid via Groningen naar Leeuwarden.

8.

ProRail is betrokken bij de verdere ontwikkeling van het concept RegioTram. Met name bij de ontwikkelingen op het Hoofdstation is ProRail (als railbeheerder) één van de partijen waarmee nadrukkelijk overleg wordt gevoerd. De plannen voor de RegioTram zijn dan ook bij ProRail bekend.

Met Arriva, NS Reizigers en goederenvervoerders is geen overleg. Arriva is een vervoerder die mogelijk zal inschrijven op de aanbesteding van de exploitatie. NS Reizigers en de goederenvervoerders hebben geen directe relatie met de RegioTram anders dan het gezamenlijk gebruiken van het spoor. Voor overleg in het kader van veiligheid en beschikbaarheid van het spoor verwijzen we naar de beantwoording van de vragen 13 en 14.

9.

Zie beantwoording bij vraag 8.

10.

Van de overleggen zoals weergegeven bij de beantwoording van vraag 8 zijn geen verslagen beschikbaar. De resultaten worden verwerkt in een visie op het stationsgebied. We verwachten deze visie in de eerste helft van 2010 te presenteren.

11.

Het Raamwerk RegioRail is het kader waarbinnen de Regio Groningen-Assen afspraken heeft gemaakt over de gewenste verbindingen en maatregelen op het gebied van tram en trein, ook na 2020. Het is aan de gezamenlijke overheden binnen de Regio Groningen-Assen om uitvoering te geven aan het Raamwerk Regiorail.

12.

De vormgeving van het Raamwerk RegioRail is tot stand gekomen door afstemming en overleg tussen de Stuurgroep RegioTram en de gemeente Groningen, provincie Groningen en de Stuurgroep Regio Groningen-Assen. Hierin zijn de betreffende gemeenten vertegenwoordigd. Er is niet apart gesproken met de diverse gemeenten binnen de Regio Groningen-Assen.

Binnen de Regio Groningen-Assen is diverse keren gesproken over het Raamwerk RegioTram. De verslagen van de vergadering van de Stuurgroep Regio Groningen-Assen zijn openbaar. Twee verslagen van de Stuurgroep Regio Groningen-Assen van 19 november 2008 en 19 januari 2009 liggen ter inzage in de visietrommel.

13.

Er heeft overleg plaatsgevonden met de Inspectie Verkeer en Waterstaat over welke regelgeving van toepassing is voor de huidige planfase en wat de gevolgen zijn van een tram in de regio.

14.

Uit het gesprek met de Inspectie is gekomen dat zij geen rol speelt bij de eerste twee tramlijnen. De Inspectie is namelijk toezichthouder op het hoofdspoor. Aangezien de eerste twee tramlijnen los van het hoofdspoor gerealiseerd gaan worden, heeft de Inspectie in deze geen bevoegdheid. Op het moment dat de tram straks via het hoofdspoor de regio in zal rijden, heeft de Inspectie wel een rol. De Inspectie heeft hier slechts in algemene bewoordingen over kunnen zeggen dat in beginsel een tram op het hoofdspoor mogelijk is, maar dat hiervoor aanvullende veiligheidsmaatregelen genomen moeten worden.

Van de gesprekken zijn geen aparte verslagen gemaakt.

15.

Zowel het projectbureau en de gemeente ontvangen veel brieven en e-mails met betrekking tot de tram. We verzoeken u daarom uw vraag nader te specificeren.

16.

In het Raamwerk RegioRail zijn de geplande kosten weergegeven voor de totale investeringen op het gebied van de railinfrastructuur (zowel tram en trein). Onderstaand zijn deze gegevens opnieuw weergegeven:

Tabel: overzicht kosten eerste fase Raamwerk RegioRail 2020 (in mln. euro's per 2008)

Projecten	Kosten
Tramlijn 1 - Zernike	167
Tramlijn 2 - Kardingse	132
Koppeling regionale treindiensten (Roodeschool / Delfzijl - Nieuweschans / Veendam)	13
Groningen - Veendam	29
Frequentieverhoging Groningen - Assen - Zwolle 3 -> 4 treinen per uur	163
Frequentieverhoging Groningen - Assen 4 -> 6 treinen per uur	4
Station Assen-Zuid	15
Frequentieverhoging Groningen - Leeuwarden	122
Aanpassing Hoofdstation / vier sporen Europapark	57
Totaal	702

In het Raamwerk RegioRail is tevens een doorkijk gegeven naar de periode na 2020. Na 2020 zullen bij doorgaande groei van de mobiliteit de trams vanuit de stad de regio in rijden, zullen er nieuwe tramlijnen in de stad Groningen komen en zal een westelijke spoorlijn om Assen worden aangelegd. De als laatste genoemde maatregel zou een positief effect kunnen hebben op de exploitatie. Met weinig extra treinkilometers wordt een nieuw gebied ontsloten, dus weinig extra exploitatiekosten, maar wel extra inkomsten uit kaartverkoop. De overige maatregelen, zoals de uitbreiding van de RegioTram naar De Punt, Hoogezand, Leek, Zuidhorn of Winsum zijn lijnen, waarbij de reizigers 's ochtends in een piek naar Groningen zullen rijden en 's middags of 's avonds in een piek vanuit de stad naar de regio zullen rijden. Gezien de karakteristiek van deze lijnen zullen vermoedelijk extra subsidiegelden beschikbaar moeten komen om deze tramlijnen te kunnen exploiteren. Hoeveel dat zal zijn, valt op dit moment nog niet bij benadering aan te geven.

17.

Zoals blijkt uit de beantwoording van vraag 16 zullen de 1^e en 2^e tramlijn gezamenlijk een bedrag vertegenwoordigen van € 299 miljoen.

Op dit moment worden de beide Tramlijnen verder uitgewerkt. De 1^e lijn (Hoofdstation-Zernike) wordt uitgewerkt op het niveau van een voorlopig ontwerp. Voor de 2^e lijn moet nog een voorkeustracé worden vastgesteld.

Pas wanneer beide lijnen volledig zijn uitgewerkt, en de aanbesteding heeft plaatsgevonden, is precies aan te geven hoe de verschillende onderdelen (materieel, gebouwen, onderbouw etc.) op waarde kunnen worden gezet. Uitgangspunt hierbij blijft wel dat het plafondbedrag € 299 miljoen blijft.

18.

Zie antwoord bij vraag 16.

19.

Ons college heeft op 13 februari 2009 de raad geïnformeerd (briefnummer BD 08.1784603) over het Raamwerk RegioRail. In deze brief is uitgebreid ingegaan op de financiering van het Raamwerk RegioRail.

Samenvattend wordt het Raamwerk RegioRail gefinancierd door bijdragen van de gemeente Groningen, de provincie Groningen en de regio Groningen-Assen. Daarnaast zijn in de financiering bijdragen verwerkt uit het RSP (compensatiegelden Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn), marktbijsdragen door innovatief aanbesteden en bijdragen voor maatregelen op het Hoofdstation uit het budget spoorlijn Groningen-Heerenveen en/of Groningen-Leeuwarden.

20.

Buiten de in het antwoord op vraag 19 benoemde financieringsbronnen zijn er geen andere financiers betrokken bij het Raamwerk RegioRail.

21.

Zie beantwoording op vraag 20.

22.

Zie beantwoording op vraag 20.

23.

Het Project RegioTram is 1 september 2007 opgericht. De begroting, en uitgaven ten laste van deze begroting hebben dus ook betrekking op de periode vanaf september 2007. De werkelijke uitgaven aan extern onderzoek en advies voor fase 1 bedroegen iets minder dan 2,5 mln. euro. Voor fase 2 bedragen de bestedingen (betalingen en restant verplichtingen) tot november van dit jaar ca 3,4 mln. euro. Onwerpkosten en de kosten voor het opstellen van een kostenraming door de dienst RO/EZ (ca. 1,5 mln. euro) zijn in dit bedrag opgenomen.

24.

Er zijn diverse onderzoeken uitgevoerd waaruit adviezen en aanbevelingen voortvloeien op onder ander financieel, juridisch, stedenbouwkundig, tramtechnisch en ecologisch gebied. Mocht u belangstelling hebben voor één of meerdere specifiek onderwerpen dan verzoeken wij u uw vraag nader te specificeren.

De kosten voor deze onderzoeken worden overigens volledig gedekt door de plankosten waarvoor uw raad het krediet heeft verleend.

25.

In de oorspronkelijke begroting voor fase 1, van 1 september 2007 t/m december 2008, was de post communicatie begroot op € 950.000,--. In het najaar van 2008 is deze post naar beneden bijgesteld tot € 775.000,--. De werkelijke uitgaven voor fase 1 bedragen uiteindelijk € 764.000,--.

Voor fase 2 is voor communicatie € 495.000,-- begroot. Daarnaast is € 150.000,-- begroot voor huur en inrichting van een expositieruimte. De bestedingen tot november van dit jaar bedragen € 218.000,--.

26.

Begin jaren '90 zijn enkele excursies en reizen gemaakt, in Regio Groningen-Assen verband, naar buitenlandse steden.

Onder de noemer Stadsgewestelijk Openbaar Vervoer (STOV) is in de jaren 1998 – 2004 in regioverband (Regio Groningen-Assen) een poging gedaan om met een openbaar vervoersproject in het MIT, het Meerjaren Infrastructuur en Transport Programma, terecht te komen. Bij een project > 112,5 miljoen euro zou het Rijk 80% van de investeringen dekken. De uitgaven zijn toen voornamelijk gedaan door de Regio Groningen-Assen, waar de gemeente Groningen aan bijdroeg met 1,2 miljoen euro.

In 2005 is een raadskrediet van € 320.000,-- verstrekt voor de planstudie HOV-as Centraal Station – Zernike, daarna enkele kredieten aan het Project RegioTram, met dekking zie lijst bij antwoord vraag 5.

27.

De onderzoeken/adviezen over de tram en verkeer en vervoer in relatie tot de tramontwikkeling zijn:

- Stadsgewestelijk openbaar vervoer;
- Planstudie HOV, CS – Zernike;
- Een drukte van belang, nieuw openbaar vervoer: maatwerk voor regio en stad;
- De eerste lijn moet raak zijn, tram in regio en stad;
- Raamwerk RegioRail.

Deze onderzoeken/adviezen liggen ter inzage in de visietrommel.

28.

Hoe precies de tramtracés 1 en 2 door de stad zullen lopen en welke gevolgen dit heeft voor de openbare ruimte is pas bekend wanneer er een Voorlopig Ontwerp (VO) is gemaakt. Voor lijn 1 (Hoofdstation-Zernike) streeft ons college ernaar dit VO in februari 2010 aan uw raad te kunnen voorleggen. Voor lijn 2 (Hoofdstation-Kardinge) zal het VO klaar zijn in de tweede helft van 2010. Pas dan is duidelijk wat de consequentie is voor het parkeren en welke alternatieven ervoor in de plaats komen.

29.

Zie beantwoording vraag 28. Ook voor wat betreft de tuinen in particulier bezit en het openbaar groen zijn de gevolgen inzichtelijk zodra de VO's voor lijn 1 en 2 klaar zijn.

30.

Zie beantwoording vraag 28. Ook voor wat betreft de openbare ruimte zijn de gevolgen inzichtelijk, zodra de VO's voor lijn 1 en 2 klaar zijn.

31.

De interne verslagen van werkoverleggen zijn bedoeld voor intern gebruik. Deze verslagen worden immers primair gebruikt voor de interne organisatie en bevatten veelal ambtelijke- en persoonlijke beleidsopvattingen en zijn daarom niet openbaar.

32.

Van het overleg tussen de voorzitter van de Stuurgroep RegioTram, wethouder Dekker, en de projectdirecteur van het Project RegioTram worden geen verslagen gemaakt.

33.

Ja, het college is op de hoogte van enkele technische problemen. Op ambtelijk niveau is rekening gehouden met de ervaringen die in het project RandstadRail zijn opgedaan om deze problemen te voorkomen. Hierbij gaat het in het bijzonder om de interactie tussen baan (rails, wissels) en trams.

34.

Ja, het college is op de hoogte van de problemen rond de RijnGouwelijn. Op ambtelijk niveau zijn er contacten gelegd met de collega's in Leiden om kennis van deze problemen te nemen, en lessen te trekken uit de ervaringen van het Leidse project.

35.

Ja, het college is op de hoogte, maar de situatie in Utrecht met het project voor een tramlijn naar De Uithof is kwalitatief en kwantitatief niet goed met het RegioTram project vergelijkbaar.

36.

Ja, het college is op de hoogte van het project om de metro over de bestaande "Hoekse Lijn" te verlengen. Maar de situatie aldaar is kwalitatief en kwantitatief niet met het huidige RegioTram project vergelijkbaar.

37.

De wijze van financieren van tramprojecten is wereldwijd, zonder uitzondering, een complex vraagstuk. In Frankrijk zijn doorgaans lokaal-regionaal financiële middelen beschikbaar voor financiering van bouw en exploitatie. In Duitsland verschilt de situatie sterk per regio. Over het algemeen is Nederland in dit opzicht lastig vergelijkbaar met andere landen. De totstandkoming van lijn 1 van RegioTram wordt zoals bekend geheel gedekt uit lokaal-regionale middelen. In dit opzicht is dit project sterk vergelijkbaar met tramprojecten in Frankrijk. De financiering van de exploitatie, namelijk uit de zogenaamde BDU-gelden, lijkt weer meer op situaties in Duitsland. Verder wordt lijn 2 gefinancierd uit het RSP. Een dergelijke ad hoc financiering van tramprojecten is gangbaar in heel veel landen.