BIJLAGE 3
REGIOSPECIFIEK PAKKET ZUIDERZEELIJN
Vierde Voortgangsrapportage najaar 2011

Convenant Regiospecifiek Pakket
Op 23 juni 2008 is het Convenant Regiospecifiek Pakket (RSP) Zuiderzeelijn[1] ondertekend door de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat, de voorzitter van de Stuurgroep Zuiderzeelijn en de gedeputeerden van de provincies Fryslân, Groningen, Drenthe en Flevoland. De projecten uit het RSP richten zich op de versterking van de ruimtelijke structuur van Noord-Nederland (incl. Noordoostpolder) en het verbeteren van de bereikbaarheid van de regio, via openbaar vervoer en weg. De totale RSP-investering in Noord-Nederland bedraagt circa € 3,19 miljard. Het aandeel van de regio hierin bedraagt circa € 705 miljoen en van de markt- en kennispartijen bijna € 211 miljoen[2].

Het RSP bestaat uit drie onderdelen:
1. Ruimtelijk-economisch programma;
2. Concrete bereikbaarheidsprojecten;
3. Regionaal mobiliteitsfonds.

RUIMTELIJK-ECONONOMISCH PROGRAMMA

Algemeen
Het ruimtelijk economisch programma (REP), met een looptijd tot en met 2020, is gericht op het versterken van kansrijke sectoren en de ruimtelijk-economische structuur van Noord-Nederland. Het programma biedt zowel mogelijkheden voor projecten die kennispieken en speerpuntsectoren versterken (projecten op het gebied van energie, watertechnologie, sensortechnologie, life sciences, agribusiness, chemie, toerisme en metaal) als voor projecten die flankerend / voorwaardenscheppend van aard zijn (MKB Algemeen, arbeidspotentieel, specifieke vestigingslocaties en woon/leefklimaat).

Voor het REP is een rijksbijdrage van € 308 miljoen en een regionale bijdrage (lagere overheden) van € 105 miljoen beschikbaar. Daarnaast zorgt de regio voor cofinanciering vanuit de markt- en kennispartijen van € 211 miljoen.

Budget:

Rijksbijdrage REP-rijk	150
Rijksbijdrage REP-regio	158
Totaal rijksbijdrage	**308**
Regionale bijdrage REP-regio	105
Markt- en kennispartijen	211
Totaal	**624**

Voortgang REP-Rijk
Onder regie van het ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (EL&I) wordt € 150 miljoen rijksbijdrage REP-rijk (prijspeil 2007) ingezet met een duidelijke focus op grote projecten binnen de kennispieken. Het rijk heeft aangegeven bij de bestemming van het rijksdeel REP dicht bij de eerste vier bovengenoemde programmalijnen te willen blijven (energie, watertechnologie, sensortechnologie en life sciences), maar behoudt zich het recht voor om (bij uitzondering) ook middelen in te zetten op de overige programmalijnen. In verband met de verantwoordelijkheid voor het binnenhalen van cofinancieringsmiddelen zal afstemming met de noordelijke provincies plaatsvinden. Regio en EL&I dragen voor het rijksdeel gezamenlijk enkele grote projecten aan. EL&I besluit over de precieze inzet van de rijksgelden.

[1] Tweede Kamer, vergaderjaar 2008-2009, 31.700 A, nr.19.
[2] De bedragen uit het convenant zijn inclusief BTW, Voorbereiding en Toezicht, Onvoorzien en Risico's gebaseerd op prijspeil 2007. In deze rapportage is herrekend naar prijspeil 2011 tenzij anders vermeld, waarbij de indexering enig jaar alleen over dat deel wordt toegepast dat nog niet is uitbetaald. De bedragen vermeld in de rapportage betreffen het totaal en worden daarmee inclusief de gedane bestedingen gepresenteerd.

In 2010 is een bijdrage toegekend aan een aantal projecten. Dit zijn de projecten EDGAR (Energy Delta Gas Research), Life Lines en Eriba. Met deze projecten is het REP-rijk tot en met 2012 grotendeels belegd. Over de invulling van het deel na 2012 vindt nog overleg plaats tussen de regio en EL&I. Het gaat hierbij om de volgende projecten: IJkdijk, Dome, Dairy Campus, Energy Campus, Energy Valley IV, Blue Energy en Wetsus.

Voor al deze projecten geldt dat er een businesscase moet komen. Deze zal door regio en indieners met EL&I worden besproken.

Voortgang REP-regio

De invulling van het regionale deel van de rijksbijdrage (rijksbijdrage REP-regio) en de regionale bijdrage is een verantwoordelijkheid van de betrokken provincies. De regio heeft hierbij de volledige zeggenschap over de selectie van en besluitvorming over de projecten.

Groningen

Door de provincie Groningen zijn inmiddels vier projecten toegekend voor een totaalbedrag van € 55 miljoen Dit betreft de projecten *Life Lines* (€ 13 miljoen) en *Eriba* (€ 4 miljoen). Deze projecten hebben tevens een bijdrage gekregen vanuit het REP-rijk en zijn momenteel volop in uitvoering. Daarnaast is € 3 miljoen toegekend aan het *Programma arbeidsmarkt* in het kader van de provinciale Versnellingsagenda. Dit programma wordt naar verwachting eind 2011 afgerond. Tot slot is recent € 35 miljoen definitief beschikbaar gesteld voor het project *Grote Markt-Forum*. Dit project betreft een majeure ingreep in het centrum van de stad Groningen. Doel van het project is om het oostelijk deel van de binnenstad een nieuwe economische impuls te geven en cultuurhistorische waarden te herstellen. Hierbij wordt een nieuwe publiekstrekker gebouwd: het Groninger Forum. Het Forum wordt een centrum voor uitwisseling van kennis, cultuur, historie, informatie en een brandpunt voor debat.

Drenthe

Drenthe heeft de keuze gemaakt om het grootste deel van de regionale REP-middelen in te zetten voor projecten gerelateerd aan de Integrale Gebiedsontwikkelingen Assen-FlorijnAs en Atalanta-Emmen. In Assen zijn hiervoor onder meer sensortoepassingen en economische ontwikkelingen rond het TT-circuit in beeld, in Emmen energie- en sensorprojecten ten behoeve van de nieuwe dierentuin. Een definitieve keuze is nog niet gemaakt. Verder is een grootschalig biobased energyproject, dat vanaf 2012 gaat lopen, in beeld.

Fryslân

In Fryslân zijn meerdere projecten in beeld voor een bijdrage uit het regionale deel van het REP. Te noemen zijn de projecten "Heerenveen Stad van Sport" en diverse projecten uit het Friese Merenprogramma. Een en ander moet nog door Provinciale Staten van Fryslân worden bekrachtigd. De inzet op het regionale deel van het REP is mede afhankelijk van de projecten die uit het rijksdeel van het REP worden gefinancierd. Verdere besluitvorming volgt dan ook na de besluitvorming over het REP-rijk.

Flevoland

Flevoland zet met het REP-regio in op drie maatregelen:

1. Versterking van het innovatief potentieel en ondernemerschap;
2. Verbeteren van het arbeidspotentieel, de diversiteit van het MKB en van het vestigingsklimaat;
3. Versterking van het toeristisch potentieel.

In dat verband heeft Flevoland voor twee projecten REP-middelen gecommitteerd, te weten voor de verbetering van de Vollenhoverbrug (€ 0,4 miljoen) en de N50 Emmeloord - Ens. Voor laatstgenoemd project komt vanuit het REP € 17 miljoen beschikbaar, waarvan € 6,5 miljoen vanuit de regio. In het najaar van 2011 wordt de provinciale verkenning afgerond en zal de minister op basis daarvan de voorkeursoplossing vastleggen. Het rijk pakt daarna de verdere planuitwerking op.
Verder zijn in het kader van het REP verschillende projecten in voorbereiding zoals Compoworld. Dit project beoogt de versterking van het composietencluster, waarmee forse investeringen in composietentechnologie ten behoeve van onder meer de luchtvaartsector zijn gemoeid.

CONCRETE BEREIKBAARHEIDSPROJECTEN

Algemeen

De lijst met concrete projecten is limitatief en bestaat uit de volgende projecten:

1. A7 Zuidelijke Ringweg Groningen (ZRG) fase 2;
2. Bereikbaarheid Leeuwarden;
3. Bereikbaarheid Assen;
4. N50 Ramspol - Ens;
5. Openbaar Vervoer.

Daarnaast is conform de motie Koopmans[3] € 166 miljoen beschikbaar gesteld voor maatregelen op het noordelijke kernnet spoor.

De voortgang van de concrete bereikbaarheidsprojecten wordt besproken in het bestuurlijk overleg MIRT.

Voortgang

Ad. 1. A7 Zuidelijke Ringweg Groningen (ZRG)

Conform het convenant is € 661 miljoen (waarvan € 212 miljoen ten laste van het MIRT) beschikbaar. In overleg tussen het toenmalige ministerie van Verkeer en Waterstaat, de provincie Groningen en de gemeente Groningen is een bestuurlijk voorkeursalternatief ontwikkeld. Het bestuurlijk voorkeursalternatief gaat uit van een oplossing op het bestaande tracé, bestaande uit een variant met een verdiept liggende bak met overkluizingen ('deksels'). De afspraken met betrekking tot het bestuurlijk voorkeursalternatief zijn vastgelegd in een bestuursovereenkomst, d.d. 10 november 2009. De ministers van VenW en VROM, die samen het Bevoegd Gezag voor dit project vormden, hebben op 18 december 2009 het Bestuurlijk voorkeursalternatief uit de verkenning bekrachtigd in een Aanvangsbeslissing, die is gepubliceerd in de Staatscourant 2009 nr. 20.506, d.d. 30 december 2009. In opdracht van het Bevoegd Gezag wordt thans de planuitwerking uitgevoerd. Onderdeel van het Plan van Aanpak is ook het waarborgen van de bereikbaarheid van stad en regio tijdens de ombouw van de Zuidelijke Ringweg. De OTB/MER gaat volgens planning in 2012 ter visie, het TB moet in 2013 worden vastgesteld. Het project is opgenomen in bijlage 2 van de Crisis- en herstelwet.

Vooruitblik 2012: Het project doorloopt de planuitwerkingsfase. In 2012 zal het OTB/MER ter visie gaan.

Ad. 2. Bereikbaarheid Leeuwarden

Conform het convenant is € 234 miljoen beschikbaar voor het project Bereikbaarheid Leeuwarden. Door Fryslân wordt gestuurd op een taakstellend budget van € 209 miljoen. Met de uitvoering van dit project wordt de capaciteit en betrouwbaarheid van de verkeersafwikkeling rond Leeuwarden verbeterd door het treffen van maatregelen op regionale invalswegen.
Het project bestaat uit de volgende onderdelen:

a. *Bijdrage (RSP ad € 28 miljoen) aan het project N31 Leeuwarden (Haak om Leeuwarden)*
   De minister van VenW heeft op 26 februari 2010 het Tracébesluit RW31 Leeuwarden vastgesteld. Op 29 mei 2010 hebben het Rijk, de gemeente Leeuwarden en de provincie Fryslân de realisatieovereenkomst Tracébesluit RW31 Haak om Leeuwarden getekend. Dit project is inmiddels zo ver gevorderd dat de aanbestedingsprocedure in het 1e kwartaal van 2012 zal worden afgerond. Vervolgens kan begonnen worden met de daadwerkelijk bouw.

b. *Westelijke Invalsweg*
   De Westelijke Invalsweg (WIW) is een 2x2 stadsautoweg met gelijkvloerse kruispunten met verkeerslichten geregeld (fase 1). Oostelijk van de Zwettestraat wordt de weg uitgevoerd als 2x1 weg (fase 2). Binnen het project worden de volgende twee fasen onderscheiden:

[3] TK 27.658, nr. 41

- *fase 1*: aansluiting op de Haak tot en met de aansluiting op Zwettestraat (inclusief een aquaduct Van Harinxmakanaal);
- *fase 2*: gedeelte Zwettestraat tot en met de aansluiting op de Tesselschadestraat.

Het totale budget voor de WIW is € 89,9 miljoen. Fase 1 maakt onderdeel uit van het Tracébesluit en de Realisatieovereenkomst RW31. Over fase 1 hebben de provincie Fryslân en de gemeente Leeuwarden op 1 maart 2011 een realisatieovereenkomst afgesloten waarin verantwoordelijkheden en rolverdeling inzake de uitvoering van deze fase zijn vastgelegd. Verwacht wordt dat de gemeenteraad eind 2011 het realisatiebesluit voor fase 2 van de WIW zal behandelen en vaststellen.

c. *Drachtsterweg en omgeving*

De doorstroming op het complex van kruispunten op de Drachtsterweg en omgeving is onvoldoende en dient ingrijpend te worden aangepast. Uiteindelijk zal het Drachtsterplein worden gereconstrueerd tot een met verkeerslichten geregeld kruispunt met fietstunnels. De weg-waterkruising zal worden uitgevoerd als aquaduct en de aansluiting Zuiderburen wordt ongelijkvloers verdiept aangelegd. Daarnaast is voorzien in enkele kruisende structuren voor fietsers, wijkverkeer en water. Het totale budget voor Drachtsterweg en omgeving bedraagt € 90,7 miljoen.

Voor het Drachtsterplein geldt dat de ruimtelijke procedure is doorlopen. Het verleggen van de kabels en leidingen zal dit najaar worden afgerond. De realisatiefase zal naar verwachting tot eind 2012 duren. Voor het overige deel van het project (waaronder het aquaduct) is de ruimtelijke procedure dit voorjaar gestart.

Vooruitblik 2012:
- Project N31 Leeuwarden: Start uitvoering vindt in het voorjaar van 2012 plaats.
- Project Westelijke Invalsweg: Onderdeel fase 1 bevindt zich in de realisatiefase, fase 2 doorloopt de planuitwerkingsfase.
- Project Drachtsterweg en omgeving: Onderdeel reconstructie Drachtsterplein bevindt zich in de realisatiefase en zal naar verwachting kunnen worden afgerond; de andere projectonderdelen doorlopen de planuitwerkingsfase.

Ad. 3. Bereikbaarheid Assen

Conform het convenant is € 234 miljoen beschikbaar voor het project 'Bereikbaarheid Assen', waarop € 21 miljoen moet worden inverdiend. Hierop wordt nadrukkelijk gestuurd. Het project bestaat uit de volgende onderdelen:

a. *Bijdrage (RSP ad € 13 miljoen prijspeil 2009) aan het project N33 Assen - Zuidbroek*

Op 29 mei 2010 hebben het Rijk, de provincie Groningen en de provincie Drenthe het convenant 'Bestuurlijke afspraken inzake Verdubbeling N33 Assen - Zuidbroek' getekend.

b. *Project FlorijnAs Bereikbaarheid*

De FlorijnAs omvat een grootschalig programma van integrale gebiedsontwikkeling langs de belangrijkste binnenstedelijke noord-zuidverbinding (Stadsboulevard) in Assen en het weer bevaarbaar te maken kanaal (Blauwe As, fase 2). Het bereikbaarheidsproject is daar onderdeel van en omvat de volgende onderdelen:
- de stadsboulevard inclusief aanpassing centraal station Assen en het omliggende gebied;
- de aansluiting van het werklandschap en de toeristisch recreatieve zone Assen-Zuid op de N33 en de A28 inclusief een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding met het TT-circuit en de N371;
- bevaarbaar maken van 'Het Kanaal': De Blauwe As;
- station Assen-Zuid (zie ook concreet project Openbaar Vervoer).

Voor de *Stadsboulevard* dient in 2011 op basis van een vast te stellen conceptuele visie het tracé in een voorlopig ontwerp nader te worden uitgewerkt. In de Masterstudie FlorijnAs zijn twee mogelijke varianten aangegeven voor het *Stationsgebied* (de pleinvariant en de auto-tunnelvariant). Besluitvorming over de twee varianten heeft plaatsgevonden en er is gekozen voor de autotunnelvariant. In het najaar 2011 wordt de gekozen variant verder uitgewerkt in een ontwerp.

De infrastructurele elementen waaronder het nieuwe treinstation met transferium en OV-voorzieningen zijn van groot belang voor de ontwikkeling van *Assen-Zuid*. In 2011 is de planontwikkeling in een verder stadium gekomen. In oktober 2011 is het bestemmingsplan voor de gebiedsontwikkeling door de raad vastgesteld.

Er is begonnen met de voorbereidende werkzaamheden om de *Blauwe As 2e fase* bevaarbaar te maken. Begin 2012 kan begonnen worden met de uitvoering.

De totale investeringen in verbetering van de bereikbaarheid en de omliggende gebiedsontwikkeling zijn geraamd op circa € 1,5 miljard.

Vooruitblik 2012:
- Stadsboulevard: Vaststellen bestemmingsplan, uitwerking delen op niveau definitief ontwerp.
- Assen-Zuid: voortgang afhankelijk van start verdubbeling N33.
- Blauwe As 2e fase: afronding uitvoering deel 1, start uitvoering deel 2 (totale uitvoering bestaat uit drie delen).

Crisis en herstelwet
De structuurvisie FlorijnAs is geschreven op basis van de structuurvisie Assen 2030 en de Masterstudie FlorijnAs, inclusief de bijbehorende plan-MER, waarin de milieugevolgen van de realisatie van het FlorijnAs-programma zijn onderzocht. De Structuurvisie FlorijnAs is opgesteld in samenspraak met de betrokken bestuursorganen. Dit commitment is vertaald in een ondertekend document waarmee zij verklaren in te stemmen met de Structuurvisie FlorijnAs. De publieke partners hebben zitting in de Chw-projectcommissie die beoordeelt of de plannen conform de visie worden uitgewerkt. In oktober 2011 is de structuurvisie vastgesteld in de raad.

MIRT-onderzoek
Het MIRT-onderzoek FlorijnAs wordt in het najaar 2012 afgerond.

Ad. 4. N50 Ramspol-Ens
Het traject Ramspol - Ens wordt 2x2 rijstroken. Het weggedeelte wordt aangelegd aan de westkant van de huidige weg, die behouden blijft voor regionaal verkeer. Bij Ens komt een ongelijkvloerse aansluiting in de vorm van een half klaverblad. In plaats van de huidige Ramspolbrug wordt een hogere en bredere brug gebouwd. Hierdoor hoeft het vaarwegverkeer minder lang te wachten en kan het wegverkeer beter doorrijden. De brug wordt 13 meter hoog en 18 meter breed (2x2 rijstroken + de regionale weg + fietspad). Bovendien wordt de brug energieneutraal. De energie die vrijkomt bij het afremmen van de beweegbare klep als de brug dichtgaat wordt opgeslagen. Samen met de door zonnecellen opgewekte energie moet dat genoeg zijn om de brug weer te openen.
Het traject Ramspol - Ens valt onder de Spoedaanpak. Vanuit het RSP wordt € 26 miljoen bijgedragen. De werkzaamheden zijn gestart in mei 2010 en worden afgerond in 2013.

Ad. 5. Openbaar Vervoer
Conform het convenant is € 316 miljoen beschikbaar. Dit project bestaat uit de volgende onderdelen:

a. *Partiële uitbreiding spoor Groningen - Leeuwarden (€ 126,4 miljoen)*
   De huidige capaciteit van de spoorlijn Groningen - Leeuwarden is onvoldoende om het aantal reizigers en de toekomstige groei te faciliteren. Er rijden nu twee stoptreinen en één sneltrein per uur. Om aan de vraag te kunnen voldoen zouden er twee stop- en twee sneltreinen per uur moeten gaan rijden. De huidige infrastructuur heeft hiervoor onvoldoende capaciteit. Daarom wordt ingezet op de volgende maatregelen:
   - dubbelspoor Zuidhorn - Hoogkerk;
   - snelheidsverhoging Leeuwarden - Veenwouden;
   - snelheidsverhoging Zuidhorn - Groningen.

   Verder worden de mogelijkheid voor een nieuw station Hoogkerk, eventueel benodigde geluidwerende maatregelen en de overwegveiligheid op het hele traject onderzocht. Ten aanzien van de doortrek van Groningen naar Werpsterhoek is besloten deze voorlopig niet te realiseren

en behoort dan ook niet meer tot de scope van het project. Over de doortrek vanuit Leeuwarden naar Assen-Zuid is nader besluitvorming gepland in het voorjaar van 2012.
De variantenstudie wordt uitgevoerd en de verwachting is dat begin 2012 een besluit genomen kan worden over de voorkeursvariant.

Vooruitblik 2012: In 2012 wordt de definitieve voorkeursvariant vastgesteld en vindt de aanbesteding plaats.

b. Stations Assen-Zuid en Leeuwarden-Werpsterhoek en spoor voor nieuwe stations (€ 46 miljoen)

- Station Assen-Zuid
  Taakstellend budget voor het station Assen-Zuid is € 16,2 miljoen. Het betreft hier onder andere de spooraanpassingen in verband met de eventuele doortrek Leeuwarden - Assen-Zuid en het bouwkundige deel van het station. De ontsluiting van het station is onderdeel van het project 'Bereikbaarheid Assen'.

  Vooruitblik 2012: Door ProRail is een onderzoek uitgevoerd naar de technische haalbaarheid van het station Assen-Zuid. Hieruit blijkt dat dit station gerealiseerd kan worden. De NS dient te berekenen of het station ook te exploiteren is. De uitkomst van deze studie is de basis voor verder overleg en nadere besluitvorming in het begin van 2012.

- Station Leeuwarden-Werpsterhoek
  De studie van ProRail, provincie Fryslân en de gemeente Leeuwarden naar oplossingen binnen het taakstellend budget van € 29,5 miljoen is afgerond. Alhoewel de NS nog geen bedieningsgarantie heeft afgegeven, is ProRail gestart met de planstudie. Dit in verband met de realisatietermijn van de onderdoorgangen.

  Vooruitblik 2012: Het project station Leeuwarden Werpsterhoek doorloopt de planuitwerkingsfase.

c. Kolibri trein, infra Q-liners en overig (€ 144 miljoen)

Trein:

1. Reactivering van de spoorlijn Groningen - Veendam
   Met de reactivering is de OV-as Groningen - Hoogezand-Sappemeer - Veendam verbeterd als onderdeel van het regionaal HOV stelsel waarbinnen de belangrijkste woon- en werklocaties in de regio met elkaar verbonden worden. Daarnaast is op het traject Groningen - Zuidbroek een frequentieverhoging gerealiseerd van twee naar vier treinen per uur.

   Sinds mei 2011 rijdt de personentrein tussen Groningen en Veendam. Het project is daarmee afgerond.

2. Doorkoppeling plus upgrade station Groningen (Hoofdstation)
   De lijnen uit de richtingen Nieuweschans/Leer en Veendam zijn niet gekoppeld aan de lijnen richting Roodeschool en Delfzijl, waardoor doorgaande reizigers op station Groningen moeten overstappen. Om de doorkoppeling te realiseren dienen op station Groningen sporen weer met elkaar verbonden te worden. Door het doorkoppelen van treinen zullen meer reizigers gebruik gaan maken van de trein, hetgeen de bereikbaarheid van de regio ten goede komt.

   Voor nadere informatie over dit project wordt verwezen naar het verderop beschreven project "Knoop Groningen" als onderdeel van het project "Bereikbaarheid gebiedsontwikkeling Groningen centrale zone".

3. Facelift stations
   Omdat de voorzieningen voor de reiziger op en om de stations onvoldoende waren is een plan met verbeteringsmaatregelen opgesteld. Uitvoering van deze verbeteringsmaatregelen betekent een kwaliteitsimpuls op de stations en de directe stationsomgeving waardoor de

waardering van de reizigers voor het vervoer per trein groeit en het aantal reizigers met de trein zal toenemen. Het project is onder te verdelen in een viertal deelprojecten:

1. uitbreiding fietsenstallingen
2. DRIS (Dynamisch Reizigers Informatie Systeem)
3. uitbreiding / verbetering P+R terreinen
4. stationsoutillage

Voor de realisatie van de deelprojecten is aansluiting gezocht bij projecten van ProRail. De realisatie van deelproject 1 is inmiddels voor een deel afgerond. Inzet is om eind 2011 te kunnen starten met de realisatie van deelproject 2. Binnen deelproject 3 is reeds een aantal P+R-terreinen gerealiseerd. De realisatie van de overige deelprojecten zal plaatsvinden tussen 2012 en 2015.

Vooruitblik 2012: Het betreft diverse deelprojecten. Deze bevinden zich in de verkenningsfase, planuitwerkingsfase of realisatiefase.

Infrastructuur t.b.v. Q-liners en HOV-bus:

4. Aanleggen van businfrastructuur om de reistijd van Q-liners en overige bussen op HOV-lijnen te verkorten. Dit kan bestaan uit aparte busbanen of het zodanig aanpassen van verkeersregelinstallaties dat de bus prioriteit krijgt.
5. Aanleggen en verbeteren van de kwaliteit van busstations en transferia om de kwaliteit van HOV-bus te verbeteren.

De verkenningsfase voor dit (gecombineerde) project is in de loop van 2010 afgerond en heeft geresulteerd in een lijst van projecten die voor een bijdrage in aanmerking kunnen komen. In het voorjaar van 2011 hebben Provinciale Staten van de provincie Groningen de lijst van projecten vastgesteld. Tevens hebben Provinciale Staten zich uitgesproken over het bijbehorende toetsingskader. Dit toetsingskader maakt het mogelijk tot nadere prioritering binnen de lijst van projecten te komen. Inmiddels zijn de eerste projecten in uitvoering genomen. Voor de overige projecten geldt dat de planuitwerkingsfase inmiddels loopt, of de komende jaren gaat lopen.

Vooruitblik 2012: Het gaat om diverse deelprojecten. Deze bevinden zich in de planuitwerkingsfase of realisatiefase.

MOTIE KOOPMANS

Algemeen

Conform de Motie Koopmans is vanuit het budget voor Programma Hoofdfrequent Spoorvervoer € 166 miljoen beschikbaar gesteld om intensivering van de treindienst mogelijk te maken en kosteneffectieve maatregelen te treffen om de rijtijden tussen Noord-Nederland en de Randstad te verbeteren. Daarnaast is in lijn met de afsprakenlijst bestuurlijk overleg MIRT najaar 2009 een budget van € 5 miljoen (prijspeil 2007), oorspronkelijk gereserveerd in het kader van reistijd-verbetering Randstad - regio (amendement Van Hijum/Dijksma, TK 30.800A, nr.18), toegevoegd aan het budget van de Motie Koopmans.

Voortgang

ProRail heeft in 2011 de "update van de capaciteitsanalyse Zwolle - Groningen/Leeuwarden" uitgevoerd. Deze update is gebaseerd op de meest recente inzichten van de treinbedieningen tussen Zwolle - Groningen/Leeuwarden en Zwolle - Emmen. Tevens zijn de laatste inzichten ten aanzien van de reistijdwinsten van de aanpassingen te Zwolle en de boogaanpassing bij Hoogeveen verwerkt. Op basis van de update is besloten:

- de boogaanpassing te Hoogeveen verder uit te werken;
- de seinoptimalisatie tussen Zwolle en Meppel uit te werken;
- te onderzoeken welke effecten en kosten seinaanpassing bij zes stations tussen Zwolle - Groningen/ Leeuwarden heeft;

- dat ProRail in de netverklaring de snelheid van de het goederenpad aanpast. In combinatie met een aantal kleinere aanpassingen aan de infrastructuur is dan geen inhaling van het goederenverkeer door de IC meer nodig;
- te onderzoeken op welke wijze de brugopening over het Van Harinxmakanaal verkort kan worden;
- de planuitwerkingen van de aanpassing aan de boog Herfte en van de inhaling van het goederenverkeer te Meppel te stoppen.

Andere projecten die ten laste van het budget van de Motie Koopmans komen:
- Onderdoorgang Wolvega om de Noort. Het voorkeursalternatief is gereed;
- Een Quick Scan naar oostelijke ontsluiting station Wolvega is gestart;
- Zwolle: verhoging van de in- en uitrijsnelheden is in uitvoering, gereed december 2012;
- Het station Groningen Europapark wordt voorbereid op een viersporige situatie. Hiervoor is € 4 miljoen beschikt;
- Viersporigheid tussen Groningen en Groningen-Losplaats (inclusief uitbreiding station Europapark): de planuitwerking en het resterende budget (€ 32 miljoen) zijn toegevoegd aan het project "Knoop Groningen" (zie onder project "Bereikbaarheid gebiedsontwikkeling Groningen centrale zone").

Vooruitblik 2012: Projecten worden verder uitgewerkt.

REGIONAAL MOBILITEITSFONDS (RMF)

Algemeen

Het mobiliteitsfonds betreft de mobiliteitsprojecten die door de regio worden bepaald. Het rijk betaalt € 526 miljoen aan deze projecten mee, terwijl de regio (minimaal) € 495 miljoen bijdraagt. In het convenant wordt dan ook gesproken over een totaal van € 1.021 miljoen (oorspronkelijk totaal € 970 miljoen = prijspeil 2007). Projecten worden geheel of gedeeltelijk uit dit fonds betaald.

Noord-Nederland komt tot de volgende lijst van projecten:
1. Bereikbaarheid gebiedsontwikkeling Emmen-Centrum;
2. Spoorlijn Zwolle - Coevorden - Emmen;
3. Bereikbaarheid gebiedsontwikkeling Heerenveen;
4. Bereikbaarheid gebiedsontwikkeling Groningen Centrale Zone;
5. Bereikbaarheid Lauwersmeergebied;
6. Bereikbaarheid Veenkoloniën;
7. Spoorlijn Heerenveen - Drachten - Groningen;
8. A6/A7 Knooppunt Joure;
9. N31 Harlingen (traverse Harlingen) en gebiedsontwikkeling Harlingen;
10. Gebiedsontwikkeling Noordoost Fryslân / Centrale As;
11. Kolibri-RegioTram;
12. IGO Coevorden Stationsomgeving en Coevorden-Zuid.

Voortgang

Ad 1. Bereikbaarheid gebiedsontwikkeling Emmen-Centrum

Het betreft hier de bereikbaarheidsprojecten Ondertunneling Hondsrugweg, Upgrading Boermarkeweg en Capaciteitsvergroting aansluiting(en) N34.

Deze projecten maken deel uit van Atalanta, de Integrale gebiedsontwikkeling Emmen-Centrum, verder bestaande uit 'Mensenpark' op de Hoofdstraatlocatie (de huidige locatie van Dierenpark Emmen, DPE), verplaatsing van Dierenpark en Theater naar de nieuwe locatie Centrum West, omvorming tot Belevenspark ('DPE-Next') en Verbindingsplein tussen bestaande centrum en het nieuwe Centrum West.

Er wordt een MIRT-verkenning uitgevoerd naar optimalisatiemogelijkheden van met name de Hoofdstraatlocatie, zodanig dat met behoud van de beoogde ruimtelijke kwaliteit het tekort op het project kan worden teruggebracht. De voortgang van de MIRT-verkenning wordt besproken in het bestuurlijk overleg MIRT Noord-Nederland.

Een raadsbesluit is genomen ten aanzien van de bouw en aanleg van DPE-Next: het nieuwe dieren-'belevens'-park met daarin een theatervoorziening. De toekomstige mobiliteitsvraag van DPE wordt in de plannen meegenomen. Voor het Verbindingsplein is een interactief

traject met bewoners en ondernemers uitgevoerd, uitmondend in een document ten behoeve van het pleinontwerp. Samen met stakeholders wordt de bereikbaarheid van Emmen-Centrum tijdens de bouwwerkzaamheden in de komende periode voorbereid.

Vooruitblik 2012: De realisatie van de tunnel in de Hondsrugweg start in de 1e helft 2012 (aanbesteding mei 2012), de overige twee bereikbaarheidsprojecten doorlopen de verkenningsfase. Als de besluitvorming over de financiering van DPE-Next positief uitvalt, start de realisatiefase begin 2012.

Ad 2. Spoorlijn Zwolle - Coevorden - Emmen

De enkelsporigheid over het grootste deel van de lijn Zwolle - Emmen en de huidige bediening van deze treindienst zijn beperkende factoren voor het realiseren van een meer hoogwaardige treindienst. Het einddoel is de inzet van hoogwaardig treinmaterieel en een betere dienstverlening met een treinbediening met twee IC- en twee stoptreinen per uur.
Met de gunning van de concessie voor de treindienst aan Arriva (die start in december 2012) en de reservering van Rmf-gelden voor infrastructurele verbeteringen op deze lijn zijn de randvoorwaarden vervuld om een verbeterplan op te zetten en uit te voeren. Dit plan wordt opgesteld door de gezamenlijke opdrachtgevers (Drenthe, Overijssel en Twente) in samenwerking met Arriva en Prorail en de betrokken gemeenten. Het plan heeft betrekking op beide Vechtdallijnen (Zwolle - Emmen en Almelo - Mariënberg, waarvan alleen de eerste onderdeel is van het Rmf). Onderdeel van het Rmf is ook de uitplaatsing van het rangeerterrein uit het centrum van Coevorden (zie ook ad 12). Het verplaatste station Emmen-Zuid (voorheen Emmen Bargeres) kwam in april 2011 met transferium en tunnel in de kruisende N853 gereed en is inmiddels in gebruik. Verder geldt dat de eerste maatregelen worden getroffen aan o.a. de beveiliging en overwegen op het tracé. Ook is opdracht gegeven voor de planstudie van de partiële spoorverdubbeling bij station Emmen-Zuid.

Vooruitblik 2012: Begin 2012 komt het verbeterplan voor de spoorlijn in concept gereed. Daarin staan voorstellen voor de verdere verbetermaatregelen.

Ad 3. Bereikbaarheid gebiedsontwikkeling Heerenveen

Het project moet uitmonden in de uitvoering van regionale bereikbaarheidsmaatregelen in het kader van Stad van Sport langs de A32. Om de verkeersproblematiek op te lossen zijn ingrepen in de verkeersstructuur van Heerenveen nodig. Inmiddels is voor het sportstad-gebied een uitwerking op planniveau gemaakt. Met Rijkswaterstaat is overleg gaande over de consequenties van dit plan op het hoofdwegennet. Ook is er duidelijkheid over de te nemen infrastructurele maatregelen om de beoogde ruimtelijk economische ontwikkeling van Heerenveen als Stad van Sport te faciliteren. Deze bestaan in grote lijnen uit het verbeteren van de stedelijke aansluitingen langs de A32. Met de aanleg van een parallelstructuur langs de A32 wordt de capaciteit van de aansluitingen groter en het verkeer beter verdeeld over de stad. Verder is voor evenementen een aanpak bedacht om verkeer meer te gaan sturen en begeleiden om hinder en parkeerlast te voorkomen.

Vooruitblik 2012: Het project doorloopt de planuitwerkingsfase.

Ad 4. Bereikbaarheid gebiedsontwikkeling Groningen Centrale Zone

Het stationsgebied Groningen is een belangrijke aanjager voor stedelijke ontwikkeling. Het gebruik van het station neemt sterk toe door autonome groei, extra treinen en de Regio-Tram. In opdracht van de gemeente Groningen en in nauwe samenwerking met de overige betrokken partijen, wordt een ontwikkelingsvisie opgesteld met als eindbeeld 2040. Als uitgangspunt zijn drie extreme stedenbouwkundige modellen ontwikkeld: de zgn. adressen. In de gemeenteraad van Groningen zijn op 20 juli 2011 de adressen Werkmanplein, Emma-boulevard en Stationssingel behandeld en is gekozen voor een voorkeursalternatief met als basis het model Emmaboulevard. In dit model vindt het zwaartepunt van de ontwikkeling plaats aan de zuid-westkant van het huidige station, daar waar het autoverkeer de stad binnenkomt. Hiervoor moet een deel van het spooremplacement en de werkplaats worden uitgeplaatst. De traverse over het spoor wordt diagonaal aangelegd waarbij aangesloten wordt op de Werkmanbrug (bij het Groninger Museum). Het busstation wordt geheel of

gedeeltelijk verplaatst naar de zuidzijde. Het busverkeer krijg een aansluiting op het Emma-viaduct. De noordzijde van het station wordt heringericht. Daardoor kan het stationsplein transformeren van verkeers- naar verblijfsplein. De Stationsweg wordt verkeersluw. Omdat de hoofdverkeersstructuur min of meer hetzelfde blijft, is dit model relatief eenvoudig te faseren.
De ontwikkelingsvisie, als instrument om toekomstige ontwikkelingen in dit gebied richting te geven, krijgt uiteindelijk vorm in een plankaart (stedenbouw en verkeer), een samenwerkingsovereenkomst op basis van marktconsultatie en een ontwikkelingsstrategie (inclusief financieringsstrategie).
Er bestaat een nauwe relatie met het project "Knoop Groningen". In het kader van het zogenaamde Programma Noord-Nederland[4] zijn in het bestuurlijk overleg MIRT van 11 november 2010 de spoorse maatregelen besproken en ondergebracht in wat is gaan heten het project "Knoop Groningen". Overeengekomen is dat ProRail een alternatievenstudie gaat uitvoeren waarin de aspecten transfer en de infrastructuurbehoefte in relatie tot de toekomstige dienstregeling (jaar 2020) nader worden uitgewerkt.
Dit betekent dat in deze studie de effecten zullen worden meegenomen die de projecten partiële uitbreiding spoor Groningen - Leeuwarden, Groningen Hoofdstation - Europapark (viersporig en perronuitbreiding station Europark), de doorkoppeling, de spoorverbinding Groningen - Heerenveen, de aanlanding van de Regiotram en de upgrade van het Hoofdstation op het stationsgebied hebben. IenM is richting ProRail de opdrachtgever van de planstudie, de provincie Groningen verzorgt de inhoudelijke aansturing van de planstudie.

Vooruitblik 2012: De gebiedsvisie stationsgebied wordt verder uitgewerkt en afgerond. Keuzes worden afgestemd met voorkeursalternatief voor de Knoop Groningen (benodigde spoormaatregelen).

Ad 5. Bereikbaarheid Lauwersmeergebied

Aanvankelijk werd bij dit project ingezet op een nieuwe wegverbinding Mensingeweer - Winsum - Groningen (N361). De planuitwerkingsfase is doorlopen maar een realisatiebesluit door Provinciale Staten van Groningen is, als gevolg van besluitvorming door één van de betrokken gemeenten, uitgebleven. Inmiddels wordt ingezet op de aanleg van een nieuw tracé Mensingeweer - Ranum en de aanleg van het fietspad Mensingeweer - Baflo. Deze deelprojecten maakten deel uit van de oorspronkelijke plannen. De verwachting is dat Provinciale Staten van Groningen nog in 2011 een realisatiebesluit voor deze deelprojecten kunnen nemen. Daarnaast worden op de bestaande N361 maatregelen genomen die de verkeersveiligheid verbeteren en is voorzien in een zogeheten Fietsroute Plus tussen Winsum en Groningen. Voor deze projecten zal een verkenning worden gestart die in 2012 doorloopt.

Vooruitblik 2012: Project bevindt zich deels in de realisatiefase, deels in de verkenningsfase.

Ad 6. Bereikbaarheid Veenkoloniën

Het betreft hierbij de reactivering van de spoorlijn Veendam - Stadskanaal waarmee een hoogwaardige OV-verbinding tussen Stadskanaal en Groningen kan worden geboden die bijdraagt aan de regionale ontwikkeling en ontsluiting van Oost-Groningen.
In 2010 is, samen met marktpartijen, onderzoek gestart naar de haalbaarheid van deze spoorverbinding uitgaande van de insteek dat zowel het beheer en onderhoud als de exploitatie van deze spoorlijn door marktpartijen wordt verzorgd. Dit voorjaar is duidelijk geworden dat een dergelijke insteek niet past binnen het beschikbare budget en daarmee niet haalbaar is. Om die reden is inmiddels aan ProRail gevraagd een aanvullende studie te doen die als vertrekpunt kent dat het beheer en onderhoud door ProRail wordt verzorgd en de provincie Groningen verantwoordelijk is voor de exploitatie. Voorwaarde hierbij is dat de spoorlijn, nu eigendom van de STAR, onderdeel moet worden van het hoofdrailnet. De eerste resultaten van deze studie worden begin 2012 verwacht.

Vooruitblik 2012: De verkenningsfase zal worden afgerond.

[4] Het Programma Noord-Nederland is een overkoepelend programma van ProRail, waarbinnen ProRail onder andere alle spoorgerelateerde wensen uit het RSP uitwerkt.

Ad 7. Spoorlijn Heerenveen - Drachten - Groningen

Het gaat bij dit project om de aanleg van een spoorlijn tussen Heerenveen en Groningen. Om dit project adequaat aan te kunnen sturen hebben de provincies Groningen en Fryslân een projectorganisatie in het leven geroepen en een projectdirectie aangesteld. De voornaamste activiteit die in het kader van dit project speelt is een haalbaarheidsonderzoek. Marktpartijen zullen in dit verband duidelijkheid moeten geven of ze bereid zijn voor het beschikbare taakstellende budget de spoorlijn te realiseren en zo ja, onder welke voorwaarden. Bestuurlijke besluitvorming over de voorwaarden waaronder een aanbesteding gestart zou kunnen worden, vindt in de 2e helft van 2011 plaats.

Vooruitblik 2012: Het project doorloopt de planuitwerkingsfase.

Ad 8. A6/A7 Knooppunt Joure

Het project voorziet in een definitieve oplossing voor het knooppunt Joure door:

- in plaats van een rotonde een doorgaande verbinding A6 - A7 Lemmer - Joure - Heerenveen te realiseren, met haaks daarop de A7 Bolsward - Sneek via ongelijkvloerse aansluitingen;
- de aanpassing van de onderliggende wegenstructuur en de inpassing van het gebied rondom de Hollandiastraat;
- de ontsluitingsstructuur voor fietsverkeer, landbouwverkeer en (vracht-)autoverkeer ter hoogte van de Geert Knolweg en de Haskerveldweg.

Op 29 mei 2010 hebben het Rijk, de gemeente Skasterlân en de provincie Fryslân een samenwerkingsovereenkomst met betrekking tot de bestuurlijke voorkeursvariant getekend. De planuitwerking vindt in nauwe samenwerking met de provincie plaats onder leiding van Rijkswaterstaat Noord-Nederland. Inmiddels heeft de minster van IenM besloten het traject geschikt te maken voor 130 km/uur. In het voorjaar heeft de minister tijdens het bestuurlijk overleg MIRT aangegeven dat het Rijk de kosten op zich neemt in verband met de aanpassingen van de scope als gevolg van dit nieuwe snelheidsregime. Hiervoor is een bedrag van € 4 miljoen beschikbaar gesteld. De financiële gevolgen en risicoverdeling moeten nog worden vastgelegd in de samenwerkingsovereenkomst. De bijgestelde planning is als volgt: OTB 3e kwartaal 2012, start realisatie 2013, openstelling 2015. De voortgang van dit project wordt besproken in het bestuurlijk overleg MIRT Noord-Nederland.

Vooruitblik 2012: Het project bevindt zich in de planuitwerkingsfase.

Ad 9. N31 Traverse Harlingen

Het betreft het verdubbelen en verdiept aanleggen van het gedeelte van de N31 dat door Harlingen loopt. Op 29 mei 2010 is een bestuursovereenkomst getekend tussen het Rijk, de gemeente Harlingen en de provincie Fryslân met betrekking tot de bestuurlijke voorkeursvariant. De provincie is gedelegeerd opdrachtgever voor de planuitwerking. Het Rijk is verantwoordelijk voor de realisatie van het project, dit in samenwerking met de regio. Het Tracébesluit wordt naar verwachting in 2012 genomen. Eerder, aan het einde van 2011 is het de verwachting dat de ondertekening van de OTB/MER door de minister van IenM zal plaatsvinden. De voortgang van dit project wordt besproken in het bestuurlijk overleg MIRT Noord-Nederland.

Vooruitblik 2012: Het project gaat naar de realisatiefase.

Ad 10. Gebiedsontwikkeling Noordoost Fryslân / Centrale As

Het project richt zich op de realisatie van een noord-zuid-gerichte weg (N356 + N913) ter ontsluiting van Noordoost-Fryslân alsmede de realisatie van de hierop aansluitende rondweg Hurdegaryp (N355). De realisatiefase zal nader aanvangen in het najaar van 2011. De verwachting is dat de werkzaamheden voor de planologische regeling (vergunning), de ontwikkeling van de uitvoeringscontracten en de verwerving van de gronden en vastgoed in de loop van het jaar kunnen worden afgerond, waarna de daadwerkelijke bouw in 2012 kan starten.

Vooruitblik 2012: Het project bevindt zich in de realisatiefase.

Ad 11. Kolibri RegioTram

Het project is onderdeel van het Raamwerk RegioRail voor het Stedelijk Netwerk Groningen-Assen en voorziet in de aanleg van de eerste twee lijnen van de RegioTram in de stad Groningen. Provinciale Staten van Groningen hebben in december 2010 besloten dat het project kan worden overgeheveld naar de planuitwerkingsfase. Eerder dat jaar had de gemeenteraad van Groningen hier al mee ingestemd. Eind december 2010 is voor de Regio-Tram de aanbesteding gestart. Dit gebeurt via de DBFMO-systematiek. Deze aanbestedings-procedure loopt door tot ver in het jaar 2012. De verwachting is dat de beide besturen eind 2012 het realisatiebesluit kunnen behandelen. Naast de Rmf-bijdrage is er sprake van een forse aanvullende regiobijdrage.

Vooruitblik 2012: Het project bevindt zich in de planuitwerkingsfase.

Ad 12. IGO Coevorden Stationsomgeving en Coevorden-Zuid

Doel van het project is de structurele versterking van de sociaaleconomische positie in Zuidoost-Drenthe door attractieve en goed bereikbare steden door een duurzame integrale gebiedsontwikkeling (IGO Stationsomgeving Coevorden) en duurzame bereikbaarheid (Coevorden-Zuid). Het project IGO Stationsomgeving bevindt zich in de verkenningsfase en omvat in elk geval de 'uitplaatsing' van het (voor moderne goederentreinen te korte) rangeerterrein in het Centrum (dat tevens een barrière in het centrum van Coevorden vormt), als katalysator van een gebiedsontwikkeling. Een van de mogelijke oplossingen is een spoorboog Coevorden-Zuid ('Zuidboog'). In het voorjaar van 2012 wordt een besluit over de voorkeursvariant verwacht.

Vooruitblik 2012: Het project bevindt zich in de verkenningsfase. Het voorlopig ontwerp komt met kostenraming en beheerafspraken gereed. Op basis daarvan volgt het go / no-go besluit. Ook komt in 2012 de gebiedsvisie voor de stationsomgeving gereed.

Tot Slot

Het RSP-programma biedt Noord-Nederland een versterking van de economie en verbetering van de bereikbaarheid, zowel binnen de regio als met de rest van Nederland. Voorgestaan wordt een duurzame ontwikkeling van de specifieke ruimtelijke en economische kwaliteiten van Noord-Nederland als regio met een hoge leefkwaliteit. Het programma is volop in voorbereiding en deels al in uitvoering. Door een tijdige en juiste afstemming tussen de verantwoordelijke partijen kunnen risico's tijdig onderkend worden en kunnen er beheersmaatregelen worden ontwikkeld en toegepast opdat het programma binnen de geldende randvoorwaarden op een juiste wijze wordt gerealiseerd.

Er is sprake van het risico van het tijdpad van aanbesteden. Immers indien het gehele programma tegelijkertijd op de markt wordt gebracht lokt dit twee risico's uit:
- prijsopdrijvend effect;
- vertraging (met als gevolg prijsstijging).

Dit risico wordt beheerst door het hanteren van een flexibele contracteringsstrategie, een brede marktbenadering en periodieke afstemming op programmaniveau. Die afstemming vindt niet alleen plaats binnen de regio maar ook tussen rijk en regio.

Het tempo van de besluitvormingstrajecten bij de betrokken overheidslagen is een belangrijke pijler onder de beheersing van de risico's. Vertraging in besluitvorming heeft veelal tot gevolg dat de investeringen later in de tijd en over een langere periode plaatsvinden. Een kostenverhogend effect is doorgaans het gevolg. Door een juiste afstemming tussen alle partijen en een onderkenning door alle partijen van het effect van het tempo van besluitvorming kan ook dit risico worden beheerst, zodat het RSP-programma kan worden uitgevoerd zoals het bedoeld is.