

---

25 maart 2008  
Corr.nr. 2008-14.671, MT  
Zaaknr. 89721

Nummer 12/2008

---

**Voordracht** van Gedeputeerde Staten aan Provinciale Staten van Groningen over het principeakkoord zoals opgenomen in het Convenant van het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (RSP-ZZL)

---

**SAMENVATTING:**

Na het kabinetsbesluit van 16 november 2007 over het stopzetten van het proces van de Zuiderzeelijn is door de stuurgroep Zuiderzeelijn intensief overleg gevoerd met het rijk over het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (RSP-ZZL). Deze onderhandelingen hebben recent geleid tot een principeakkoord tussen het dagelijks bestuur Zuiderzeelijn en de minister van Verkeer en Waterstaat. Het principeakkoord is vastgelegd in een Convenant RSP-ZZL. Wij onderschrijven het bereikte akkoord volledig en leggen dit dan ook graag met een positief advies aan u voor. Het principeakkoord geldt behoudens de goedkeuring door de staten van de 4 betrokken provincies. Derhalve wordt voorgesteld in te stemmen met het bereikte onderhandelingsakkoord, zoals verwoord in het Convenant.

## 1. Inleiding

Na het kabinetsbesluit van 16 november 2007 over het stopzetten van het proces van de Zuiderzeelijn is door de stuurgroep Zuiderzeelijn intensief overleg gevoerd met het rijk over het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (RSP-ZZL). Deze onderhandelingen hebben recent geleid tot een principeakkoord tussen het dagelijks bestuur Zuiderzeelijn en de minister van Verkeer en Waterstaat. Het principeakkoord is vastgelegd in een Convenant RSP-ZZL. Het principeakkoord geldt behoudens de goedkeuring door de staten van de 4 betrokken provincies.

Wij zien de uitwerking en uitvoering van het RSP-ZZL, vanwege het enorme belang voor de provinciale en gemeentelijke ontwikkeling, als een gezamenlijke opgave van provincie en gemeenten. Daarmee gaan we de komende jaren in onderlinge samenwerking aan de slag. Als in de stuurgroep ZZL vertegenwoordigde partij heeft met de gemeente Groningen inhoudelijke afstemming plaatsgevonden met betrekking tot inhoud en strekking van deze statenvoordracht.

Het Convenant RSP-ZZL is als bijlage toegevoegd aan deze voordracht.

### Leeswijzer

In de voordracht wordt na een toelichting op het convenant, het financiële kader geschetst. Vervolgens wordt een korte omschrijving gegeven van de inhoud van de "Groningse" bereikbaarheidsprojecten die zijn opgenomen in het Afsprakenkader. Hierna worden de organisatie en aansturing en het besluitvormingsproces weergegeven.

## 2. Toelichting op het Convenant

Het convenant is een bindend akkoord op hoofdlijnen. Het behoeft op operationeel niveau op verschillende onderdelen binnen het convenant nadere uitwerking. De uitwerking betreft de samenwerking rijk-regio, regio-interne afspraken en soms de samenwerking op projectniveau. Hierna volgt een toelichting op enkele onderwerpen.

*a. Hoofduitgangspunten beleid*

In hoofdstuk 2 van het convenant is een aantal uitgangspunten vastgelegd voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Noord-Nederland en de doelstellingen van het RSP-ZZL. Deze zijn ontleend aan de zgn. Structuurvisie Zuiderzeelijn (april 2006), waarin de hoofdopgaven voor Noord-Nederland als volgt geformuleerd zijn:

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

Het overeengekomen programma is geënt op deze doelstellingen en uitgangspunten. Wij zullen deze actief vertalen in onze ruimtelijke plannen en ons sectorbeleid. Tijdige vertaling van ambities en doelstellingen in beleidsvorming bespoedigen immers de realisatie van projecten.

*b. Programmatische aanpak*

In hoofdstuk 3 wordt de opdeling van het RSP in drie deelprogramma's geschetst:

- Ruimtelijk-Economisch Programma (REP);
- Concrete Bereikbaarheidsprojecten  
(door het rijk in het kabinetsbesluit van 16 november 2007 aangewezen projecten OV, infrastructuur en bereikbaarheid gebiedsontwikkeling, waarmee de regio heeft ingestemd);
- Regionaal Mobiliteitsfonds  
(door de regio te kiezen projecten OV, infrastructuur en bereikbaarheid gebiedsontwikkeling).

Het totale RSP-budget is verdeeld over deze deelprogramma's. De budgettaire verdeling kan in bestuurlijk overleg tussen rijk en regio worden gewijzigd.

*c. Uitgangspunten Ruimtelijk-Economisch Programma*

Het REP bestaat uit 12 programmalijnen: Energie, Watertechnologie, Sensortechnologie, Lifesciences, Agribusiness, Chemie, Toerisme, Metaal en scheepsbouw, Algemeen MKB-beleid, Arbeidspotentieel, Vestigingslocaties en Woon- en leefklimaat. Voor het REP is beschikbaar een budget van € 600 miljoen. Het bestaat uit de volgende bijdragen: rijk € 300 miljoen en kennisinstellingen, markt en decentrale overheden ieder € 100 miljoen. Een bedrag van € 150 miljoen van de rijksbijdrage wordt via het ministerie van Economische Zaken ingezet voor grotere projecten, die passen binnen de programmalijnen die ook gelden voor Pieken in de Delta. Het resterende deel van de rijksbijdrage en de bijdrage van de decentrale overheden (totaal € 250 miljoen) valt onder de zeggenschap van de regio. De regio dient voor beide delen van het REP medefinanciering te zoeken bij het bedrijfsleven en de kennisinstellingen. De middelen zullen meerjarig worden ingezet binnen de in het convenant genoemde 12 programmalijnen. De exacte invulling van het REP is nog niet bepaald. Voor de indiening van projecten voor zowel het rijksdeel als het regionale deel zullen nadere procedure afspraken worden gemaakt.

*d. Uitgangspunten Bereikbaarheid*

In de stuurgroep is afgesproken te streven naar realisatie, c.q. start van de uitvoering van het totale pakket Bereikbaarheid, zoals verwoord in haar brief van 19 december 2007. Hiervoor is beschikbaar een budget van € 2.430 miljoen, bestaande uit de volgende bijdragen: RSP-rijk € 1.500 miljoen, RSP-regio € 570 miljoen, MIRT € 200 miljoen (extra voor A7 Zuidelijke Ringweg) en LMCA-Spoor € 160 miljoen. Het principeakkoord levert voor de verschillende deelprogramma's bereikbaarheid het volgende beeld op.

*- Concrete Projecten*

Op grond van het kabinetsbesluit van 16 november 2007 staat uitvoering van de in paragraaf 5.2 genoemde limitatieve lijst met Concrete Projecten niet ter discussie. Voor deze projecten is de "of-vraag" niet meer aan de orde. De planuitwerking richt zich op "hoe en wanneer", waarbij de wettelijke planprocedures uiteraard dienen te worden gevolgd.

Het rijk heeft ingestemd met het voorstel van de stuurgroep het totale budget voor de Concrete Projecten € 100 miljoen lager te stellen en dit bedrag toe te voegen aan het Regionaal Mobiliteitsfonds. De stuurgroep heeft de taakstellende verlaging van het budget verdeeld over de afzonderlijke Concrete Projecten. De ramingen in tabel 2 zijn hierop afgestemd, met tussen haakjes de oorspronkelijke raming. Voorwaarde is dat, indien de kortingen niet kunnen worden gerealiseerd in de planstudie- en/of realisatiefase, de oorspronkelijke projectramingen weer worden aangevuld ten laste van het Regionaal Mobiliteitsfonds.

In het programma Concrete Projecten wordt ca. € 325 miljoen besteed aan openbaar vervoerprojecten en ca. € 760 miljoen aan weginfrastructuur, c.q. bereikbaarheid gebiedsontwikkeling.

Tabel 1: Overzicht Concrete Projecten Bereikbaarheid + toerekening naar provinciale aandelen (bedragen in € mln, kasbedragen, prijspeil 2007)

Project	Totaalbedrag	Groningen	Fryslân	Drenthe	Flevoland
Bereikbaarheid gebiedsontwikkeling Assen-FlorijnAs	186 (222)			186	
Bereikbaarheid Leeuwarden	197 (222)		197		
A7-Zuidelijke Ringweg Groningen 1)	374 (424)	374			
N50 Ens-Ramspol	26 (26)				26
Spoorlijn Groningen-Leeuwarden	120 (120)	60	60		
Nieuwe NS-stations, incl. aanpassingen spoor: - Assen-zuid 2) - Leeuwarden-Werpsterhoek	43 (43)		28	15	
Kolibri OV Groningen-Assen 3)	137 (137)	137			
Nader uitgesplitst:					
• trein Groningen-Veendam	29 (32)				
• opwaardering stations	10 (11)				
• regionale Q-liners	16 (21)				
• overig	82 (73)				
<b>Totaal</b>	<b>1083 (1194)</b>	<b>571</b>	<b>285</b>	<b>201</b>	<b>26</b>

- 1) Voor dit project is aanvullend € 200 mln beschikbaar via het MIRT
- 2) Voor dit project is aanvullend € 13 mln beschikbaar in het project Assen-FlorijnAs
- 3) Voor dit project is aanvullend € 112 mln voorzien via het Regionaal Mobiliteitsfonds

#### - Regionale regie

In paragraaf 5.4 van het convenant is de samenwerking van rijk en regio geschetst bij de uitwerking en realisatie van de bereikbaarheidsprojecten. Onder regio wordt hier verstaan de betrokken provincie(s) en/of de betrokken gemeente(n). Het rijk blijft in alle gevallen wettelijk Bevoegd Gezag en eindverantwoordelijk voor zijn projecten. Per projectfase wordt de optimale vorm van samenwerking gekozen. Wij zullen het voortouw nemen naar de verkenning van de opties van samenwerking. Voor de provincies is een belangrijke rol weggelegd bij de afstemming en integrale planvorming op lokaal en stadsgewestelijk niveau. Dit geldt zowel de ruimtelijk-economische ontwikkeling, als de voorwaardenscheppende infrastructuur en openbaar vervoer. Daarom wordt ook voor ieder rijksproject een bestuurlijk trekker vanuit de regio aangewezen. Van geïntegreerde planvorming en planprocedures worden belangrijke efficiencyvoordelen verwacht. Financiële voordelen worden verwacht van slimme combinaties van rijkswerken met andere bereikbaarheidsprojecten en/of integrale gebiedsontwikkeling, van innovatieve aanbesteding en geïntegreerde contractvormen, al dan niet in combinatie met meerjarige afspraken over beheer en onderhoud. De inverteffecten door regionale regie zullen worden ingezet binnen het Regionaal Mobiliteitsfonds.

#### - Regionaal Mobiliteitsfonds

De regio heeft de zeggenschap over de besteding van de middelen van het mobiliteitsfonds. Beschikbaar is een budget van € 990 miljoen. In het Mobiliteitsfonds is sprake van een financiële overtekening van ca. € 500 miljoen. De overtekening is ontstaan doordat de stuurgroep bij de opstelling van de projectramingen is uitgegaan van tijdens de looptijd nog te verkrijgen additionele middelen uit andere bronnen. Daarnaast is aanvankelijk gerekend met een hogere rijksbijdrage aan het RSP in de orde van grootte van de oorspronkelijk ZZL-bijdrage. Besloten is de ambitie van realisatie van het totale bereikbaarheidspakket te handhaven. Wij nemen het voorstel van de stuurgroep over om de overtekening toe te delen aan de provinciale clusters, naar rato van de aandelen in het totale pakket Bereikbaarheid. Dat komt neer op de

volgende "provinciale" aandelen in de overtekening: Groningen € 243 miljoen, Fryslân € 192 miljoen en Drenthe € 68 miljoen.

De provincies en gemeenten verplichten zich de komende jaren hun aandeel in de overtekening weg te werken. Dat kan door in alle projectfasen (planvorming, voorbereiding, realisatie en beheer en onderhoud) te streven naar financiële inverdieneffecten door optimale samenwerking tussen partijen, kostenbeheersing, afstemming van projecten op locatie- en projectspecifieke omstandigheden (b.v. integrale gebiedsontwikkeling) en innovatief en geïntegreerd aanbesteden en realiseren van werken. De mogelijkheden van extra investeringsmiddelen worden op projectniveau actief verkend. In het uiterste geval kunnen planversoberingen niet worden uitgesloten.

In het Regionaal Mobiliteitsfonds zijn projecten opgenomen, die door de regio zelf zijn gekozen. Voor verbetering van het openbaar vervoer is een bedrag opgevoerd van € 804 miljoen, voor verbetering van de weginfrastructuur/gebiedsontwikkeling een bedrag van € 688 miljoen.

*Tabel 2: Overzicht Regionaal Mobiliteitsfonds + toerekening naar provinciale aandelen (bedragen in € mln, kasbedragen, prijspeil 2007)*

Project	Totaalbedrag	Groningen	Fryslân	Drenthe
Bereikbaarheid gebiedsontwikkeling Emmen-centrum	60			60
Spoorlijn Zwolle-Coevorden/Emmen	69			69
Bereikbaarheid gebiedsontwikkeling Heerenveen	64		64	
Bereikbaarheid gebiedsontwikkeling Groningen Centrale Zone	193	193		
Bereikbaarheid Lauwersmeergebied	51	51		
Bereikbaarheid Veenkoloniën	46	46		
Spoorlijn Heerenveen-Drachten-Groningen	577	260	317	
A7-knooppunt Joure	92		92	
Traverse N31 en gebiedsontwikkeling Harlingen	188		188	
Gebiedsontwikkeling NO-Fryslân / Centrale as	40		40	
Kolibri "overig"	112	112		
Totaal	1.492	662	701	129

Wij hebben in de stuurgroep de afspraak gemaakt dat Groningen en Fryslân vanuit hun aandeel Regionaal Mobiliteitsfonds in totaal € 25 miljoen bijdragen aan de spoorlijn Zwolle-Coevorden/Emmen.

*- Extra budget Landelijke Markt en Capaciteitsanalyse Spoor (motie Koopmans)*

Het beschikbare budget bedraagt € 160 miljoen. De zeggenschap over het budget berust bij de minister van Verkeer en Waterstaat. De volgende investeringen zijn afgesproken.

*Tabel 3: Overzicht besteding budget LMCA-Spoor + toerekening naar provinciale aandelen (bedragen in € mln, prijspeil 2007)*

Project	Totaalbedrag	Groningen	Fryslân	Drenthe
Capaciteitsuitbreiding spoor Herfte	81	27	27	27
Boogverruiming Hoozeveer	20	10		10
Overwegveiligheid spoor Zwolle-Leeuwarden	17		17	
Overwegveiligheid spoor Zwolle-Groningen Station Europapark 4 sporig	36	36		
Restant	6	2	2	2
Totaal	160	75	46	39

### **3. Financiële kaders**

In hoofdstuk 6 van het Convenant zijn de uitgangspunten voor de overheidsbijdragen en de budgettaire hoofdverdeling tussen de drie deelprogramma's vastgelegd. De regio dient zich in te zetten voor de realisatie van de ingeboekte bijdragen van de kennisinstellingen en de marktpartijen.

De regionale bijdrage aan het totale pakket Bereikbaarheid bedraagt € 570 miljoen. De bijdrage is verdeeld over de provinciale "clusters" naar rato van hun aandeel in het pakket. Dit levert de volgende onderverdeling op: Groningen ca. € 275 miljoen, Fryslân ca. € 217 miljoen en Drenthe ca. € 78 miljoen. Wij nemen de komende tijd het initiatief tot verdere specificatie van de onderverdeling op projectniveau over de belanghebbende decentrale overheden.

De rijksbijdrage aan een deelprogramma, c.q. project wordt steeds beschikbaar gesteld wanneer ook de regionale bijdrage beschikbaar komt. In de financiële spelregels in het convenant is een taakstellend kasritme opgenomen voor de beschikbaarstelling van de rijksbijdrage aan het RSP. Het taakstellende betreft het totaalbedrag van de jaartranche, omdat die wordt opgenomen in de rijksbegroting voor het betreffende jaar. De in het schema weergegeven kasritmes per deelprogramma hebben een indicatief karakter. Nadere afstemming met de regionale investeringsplanning is nodig. Binnen de jaartranche kan worden geschoven tussen de kasritmes van de drie deelprogramma's.

Bij jaarlijkse, landelijke onderuitputting van reguliere rijksmiddelen behoort versnelde uitvoering van RSP-projecten tot de mogelijkheden.

Binnen de kaders van de van toepassing zijnde wet- en regelgeving zal gestuurd worden op maximalisatie van de BTW-compensatiemogelijkheden. Het daarmee te verkrijgen financieel voordeel zal worden ingezet voor het betreffende project, danwel elders binnen het regionaal mobiliteitsfonds tot besteding komen.

De jaarlijkse indexering van de bijdragen volgens het percentage van het indexcijfer bruto overheidsinvesteringen (IBOI) geldt ook voor de regionale bijdragen. In de praktijk kan de werkelijke prijsontwikkeling afwijken van het indexcijfer IBOI. Dit is een niet te verwaarlozen risico, gelet op de looptijd van het RSP-programma en de hoge investeringsramingen. In het bestuurlijk overleg tussen rijk en regio is afgesproken dat, indien de marktontwikkelingen daartoe aanleiding geven, het onderwerp prijsindexering in het jaarlijks voortgangsoverleg aan de orde kan worden gesteld. Van rijkszijde zijn daarbij geen verwachtingen gewekt voor extra financiële compensatie. Wel is aangegeven dat indien de werkelijke prijsstijgingen substantieel gaan afwijken van de indexering via IBOI, dit probleem zich naar alle waarschijnlijkheid ook bij andere, via de V&W-begroting gefinancierde, infrastructurele werken zal voordoen. Daarom wordt het niet opportuun geacht op voorhand een specifiek op dit convenant toegesneden herindexeringsafspraken te maken.

Wij gaan er vooralsnog voor het bepalen van de benodigde co-financiering vanuit dat de co-financiering van het REP indicatief voor de Groningse projecten ca. € 50 miljoen bedraagt.

Het provinciaal cofinancieringsaandeel zal in beginsel worden gedekt uit de dividenduitkeringen Essent en/of uit de verkoopopbrengsten van de aandelen Essent. Daarbij gaan we ervanuit, dat de waarde van deze aandelen daarvoor toereikend zal zijn. Daarnaast gaan we ervanuit, dat wij in staat gesteld worden onze aandelen in de energiebedrijven conform het vigerende rijksbeleid te verzilveren. Mocht hieraan niet worden voldaan, dan zullen Rijk en regio met elkaar in overleg treden over de gevolgen voor het RSP. De regio kan in een dergelijk geval niet gehouden worden aan de toegezegde cofinancieringsinspanning.

De regionale bijdrage bedraagt in totaal € 670 miljoen, waarbij het Groningse deel geraamd wordt op circa € 325 miljoen. Het aandeel Groningen dient door de provincie en de betrokken gemeenten te worden gefinancierd. Daarvan neemt de Gemeente Groningen circa € 80 miljoen voor haar rekening. Daarmee komt de provinciale co-financieringsbehoefte op circa € 245 miljoen. Daarnaast zullen ook de 'provinciale gemeenten' die bij een of meer andere projecten betrokken zijn, worden aangesproken op een eigen bijdrage. Daarmee kunnen de bijdragen van de gemeente en provincie Groningen lager uitvallen.

#### **4. Nadere toelichting "Groningse" projecten m.b.t. bereikbaarheid**

Onder Groningse projecten worden alle projecten verstaan die opgenomen zijn in het bereikbaarheidspakket en die geheel of gedeeltelijk (bijvoorbeeld spoorlijnen Heerenveen-Groningen en Leeuwarden-Groningen) op het grondgebied van de provincie Groningen uitgevoerd gaan worden. De bereikbaarheidsprojecten uit het convenant zijn onderverdeeld in concrete projecten en projecten die vallen onder het regionale mobiliteitsfonds. Deze onderverdeling is hieronder ook gehanteerd bij de nadere toelichting.

##### **4.1 Concrete projecten:**

###### **Zuidelijke Ringweg Groningen**

De Zuidelijke Ringweg Groningen is het grootste knelpunt in de autobereikbaarheid van Groningen. De 1<sup>e</sup> fase Langman-maatregelen is nu in uitvoering en geeft tijdelijk verlichting. In het RSP-ZZL is de 2<sup>e</sup> fase Zuidelijke Ringweg Groningen opgenomen, gebaseerd op de gelijknamige MIT-Verkenning. Dit betreft het ongelijkvloers maken van het Julianaplein en een vergroting van de capaciteit op het huidige tracé, zodanig dat de ruimtelijke ontwikkelingen tot tenminste 2030 hiermee opgevangen kunnen worden. Hiermee wordt invulling gegeven aan ons pleidooi, opgenomen in POP2 onder '34. Optimale bereikbaarheid regio' om in aanvulling op de uitvoering van het Langman-pakket, aanvullende maatregelen te nemen op het bestaande tracé van de Zuidelijke Ringweg Groningen.

###### **Spoor Groningen - Leeuwarden**

De huidige treindienst op de lijn Groningen - Leeuwarden heeft 1 sneltrein en 2 stoptreinen per uur. De ambitie van de provincie Groningen en de provincie Friesland is om in de toekomst 2 sneltreinen en 2 stoptreinen per uur te laten rijden. Hiervoor dient de infrastructuur aangepast te worden. Met name dient een groot gedeelte van het spoor dat nu bestaat uit enkel spoor verdubbeld te worden om deze ambitie te kunnen waarmaken. Hiermee wordt verregaand invulling gegeven aan ons streven in POP2 onder '31. Beter openbaar vervoer' om de spoorlijn Groningen-Leeuwarden te verdubbelen.

###### **Spoor/Kolibri**

Het gaat om de volgende projecten:

- *Spoor Groningen - Veendam*: Om weer een personentrein naar Veendam te laten rijden, dient het baanvak tussen Zuidbroek en Veendam weer geschikt gemaakt te worden voor personenvervoer. Dat vraagt naast aanpassingen, die de hiervoor benodigde hogere snelheden mogelijk maken ook aanpassingen die betrekking hebben op de overwegveiligheid. Daarnaast zullen stations aangepast/gebouwd worden
- *Regionale Q-liners*: In Noord-Nederland is op zware vervoersrelaties waar geen spoor ligt, gekozen voor de inzet op frequent en snel hoogwaardig busvervoer (Q-liner). De Q-liner is een hoogwaardige bus die sneller is dan regulier OV door gestrekte routes en minder stops. In het

kader van de Netwerkanalyse is aandacht besteed aan het versnellen van de Q-liners en de benodigde infra-maatregelen daarvoor.

- **Opwaardering stations:** Naast de reeds uitgevoerde maatregelen (zoals aanpassing perronhoogtes) worden aanvullende maatregelen genomen om alle treinstations dezelfde basiskwaliteit te geven (zoals wachtvoorzieningen en maatregelen tbv vergroten sociale veiligheid).
- **Kolibri overig**
  - Doorkoppeling Noordelijke nevenlijnen: Door doorkoppeling van de spoorlijnen uit Delfzijl en Roodeschool aan de lijn naar Nieuweschans en Veendam ontstaat een kwalitatief hoogwaardiger OV. Reizigers kunnen dan immers zonder over te stappen rechtstreeks van bijvoorbeeld Roodeschool naar Europapark. Om de doorkoppeling te realiseren dienen op het Groningen Centraal de sporen 1, 2 en 3 weer met elkaar verbonden te worden.
  - Transferia en busstations: De transferia/stations voor HOV-bus zijn van belang voor de kwaliteitsverbetering van de Q-liner. De transferia zijn belangrijke overstappunten tussen buslijnen maar ook tussen auto's, bus en ander OV. De verblijfskwaliteit op de transferia moet goed zijn.

Deze projecten geven invulling aan ons streven naar een hoogwaardig stadsgewestelijke openbaar vervoersysteem (Kolibri Openbaar Vervoernetwerk) zoals opgenomen en beschreven in POP2 onder '31. Beter openbaar vervoer' en '34. Optimale bereikbaarheid regio'.

## 4.2 Regionaal mobiliteitsfonds

### Centrale Zone Groningen (ontwikkeling Zuidelijk-Stationsgebied)

De Centrale Zone wordt de komende 15 à 25 jaar het ontwikkelingsgebied voor stad en regio. (Inter)nationaal goed bereikbaar omvat dit gebied de binnenstad, het UMCG, Europapark/Kempkensberg, de Martiniziekenhuis-concentratie en het Stationsgebied. De Verbindingskanaalzone en Eemskanaalzone vormen de schakel naar Meerstad en Damsterdiep. Om de ontwikkeling in dit gebied te faciliteren zijn substantiële voorinvesteringen in de bereikbaarheid van het zuidelijk Stationsgebied nodig. Hier ligt uiteraard een sterke relatie met de 2<sup>e</sup> fase Zuidelijke Ringweg Groningen, met de ontwikkeling van de spoorlijn Heerenveen-Groningen, alsmede ook met het Regiotramconcept.

### Lauwersmeergebied

Nu al rijden dagelijks zo'n 10.000 automobilisten over de provinciale weg N361 naar de stad Groningen. Het huidige tracé loopt nog dwars door de dorpskernen van Mensingeweer, Winsum, Sauwerd en Adorp. De toenemende verkeersdruk heeft grote gevolgen voor de leefbaarheid, verkeersveiligheid, geluidsoverlast en luchtkwaliteit. Daarom is een (in POP2 benoemde) "studie naar de verkeers- en vervoerkundige ontsluiting van Noordwest-Groningen" uitgevoerd. Een vernieuwde, verbeterde wegverbinding Mensingeweer-Winsum-Groningen betekent niet alléén een sterke impuls voor de leefbaarheid in de kernen, maar ook een belangrijke verbetering van de ontsluiting van Noordwest-Groningen en daarmee voor de toeristische ontwikkeling van het Lauwersmeergebied. Daarmee loopt dit vooruit op de invulling van de gebiedsontwikkelingsopgave Lauwersmeergebied. Daarnaast draagt de weg bij aan verbetering van de verkeersveiligheid.

### Veenkoloniën

Om te voorzien in een structuurversterking van de Veenkoloniën is in het Regio Specifiek Pakket ook een bedrag voor de Veenkoloniën opgenomen. Dit bedrag is gereserveerd voor de reactivering van de spoorlijn Veendam-Stadskanaal. Deze reactivering ligt in het verlengde van de reactivering van de spoorlijn Groningen-Veendam. Wij zullen op korte termijn een planstudie starten naar de meest geschikte tracés en daarin ook nagaan of en op welke wijze de lijn verantwoord te exploiteren zal zijn.

### Spoor Heerenveen - Groningen

Met de aanleg van deze spoorlijn wordt een spoorverbinding gerealiseerd tussen Groningen en Heerenveen. Daarnaast wordt ook Drachten met deze spoorlijn aangesloten op het landelijke spoorwegnet. Deze spoorlijn kan tevens de A7 op het traject Heerenveen-Groningen ontlasten. Bij de nadere uitwerking zullen wij tevens kijken naar de mogelijkheden om Leek/Roden te ontsluiten per spoor via deze lijn. Verder hanteren wij als uitgangspunt, dat deze lijn technisch zo wordt vormgegeven, dat zij naast een eventuele toekomstige hogesnelheidslijn ook een tramverbinding zou kunnen faciliteren.

## **Kolibri**

De Netwerkanalyse Groningen - Assen geeft aan dat de kwaliteit van het OV onvoldoende is om aan de bereikbaarheidsambities te voldoen. Het is de doelstelling van de regio om hoogwaardig OV te bieden op zware vervoersrelaties van en naar de ruimtelijk-economische toplocaties met sterke OV potentie. In het regionale mobiliteitsfonds zijn voor Kolibri middelen gereserveerd voor de financiering van tramlijnen binnen het Regiotram-concept.

### **4.3 Spoormaatregelen pakket Koopmans**

In de motie Koopmans is een aantal projecten ondergebracht die de reistijd naar het Noorden per trein verbeteren. Ten eerste is hierin een budget opgenomen voor spoorwegveiligheid op zowel het spoor van Zwolle naar Groningen als het spoor van Zwolle naar Leeuwarden. Verder zit hier geld in om het station Europapark uit te kunnen breiden van drie naar vier perrons. Daarnaast wordt het samenloopknelpunt op het baanvak vlak boven Zwolle aangepakt, waardoor het in de toekomst mogelijk is dat de NS op het traject Groningen - Zwolle twee stoptreinen en twee sneltreinen gaat rijden. Daarvoor is ook een inhaalspoor voor goederen nodig, maar deze zal uit een andere bron bekostigd worden. Daarnaast zal gekeken worden welke andere maatregelen er nog mogelijk zijn op het traject Groningen – Zwolle om de reistijd te verkorten.

## **5. Organisatie en aansturing**

Hoofdstuk 7 van het convenant bevat enkele bepalingen voor periodiek bestuurlijk voortgangsoverleg en de ambtelijke organisatie voor de aansturing van het RSP-proces. Wij gaan er vanuit dat de regionale uitwerking hiervan geschiedt onder auspiciën van het Samenwerkingsverband Noord-Nederland; dit zal in de komende periode nader worden uitgewerkt.

De stuurgroep ziet bij instemming van alle partijen met het onderhandelingsakkoord haar rol als regionaal platform voor afstemming en coördinatie van de inzet en strategie rond de Zuiderzeelijn en het latere Regio Specifiek Pakket als beëindigd. De regionale projectorganisatie Zuiderzeelijn zal op dat moment worden opgeheven.

## **6. Besluitvormingsproces**

Het principeakkoord geldt behoudens de goedkeuring door de staten van de vier provincies. Wij leggen met deze voordracht het onderhandelingsresultaat met een positief advies aan u voor. Wij stemmen onze inzet af met de belanghebbende gemeenten in onze provincie..

Wij stellen, conform het voorstel van de stuurgroep, het volgende tijdspad voor het regionale besluitvormingsproces voor:

- 2<sup>e</sup> helft maart: afstemming met belanghebbende gemeenten
- 1e helft april: Behandeling in statencommissies
- 2<sup>e</sup> helft april: Statenbesluiten

Eind april: Ondertekening convenant.

## **Voorstel**

Wij stellen u voor om in te stemmen met:

1. het Convenant Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn van 18 maart 2008
2. de in de brief van de stuurgroep Zuiderzeelijn van 18 maart 2008 opgenomen voorstellen voor de Groningse aandelen in:
  - a. de deelprogramma's Concrete Projecten Bereikbaarheid, Regionaal Mobiliteitsfonds en LMCA-Spoor
  - b. het hanteren van een totaalbedrag aan provinciale co-financiering voor de Groningse projecten van € 245 miljoen als uitgangspunt voor het maken van nadere afspraken met belanghebbende gemeenten over hun bijdragen in de co-financiering van projecten.
  - c. de overtekening van het Regionaal Mobiliteitsfonds van € 243 miljoen

Wij stellen u voor het in concept bij deze voordracht gevoegde besluit vast te stellen.

Groningen, 25 maart 2008.

Gedeputeerde Staten van Groningen:

M.J. van den Berg , voorzitter.

H.J. Bolding , secretaris.

**Provinciale Staten van Groningen:**

Gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van 25 maart 2008, nr. 2008-14.671, MT;

**BESLUITEN:**

in te stemmen met:

1. het Convenant Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn van 18 maart 2008
2. de in de brief van de stuurgroep Zuiderzeelijn van 18 maart 2008 opgenomen voorstellen voor de Groningse aandelen in:
  - a. de deelprogramma's Concrete Projecten Bereikbaarheid, Regionaal Mobiliteitsfonds en LMCA-Spoor
  - b. het hanteren van een totaalbedrag aan provinciale co-financiering voor de Groningse Projecten van € 245 miljoen als uitgangspunt voor het maken van nadere afspraken met belanghebbende gemeenten over hun bijdragen in de co-financiering van projecten.
  - c. de overtekening van het Regionaal Mobiliteitsfonds van € 243 miljoen.

Groningen,

Provinciale Staten voornoemd:

, voorzitter.

, griffier.