
13 januari 2009
Corr.nr. 2009-01385, VV
Zaaknr. 152952

Nummer 3/2009

Voordracht van Gedeputeerde Staten aan Provinciale Staten van
Groningen over het provinciale MIT

Samenvatting

Met het eerste provinciale MIT willen wij duidelijk maken welke ambities wij hebben in ons mobiliteitsbeleid in de periode tot 2020. Projecten uit ons collegeprogramma en het convenant RSP-ZZL, voor zover deze betrekking hebben op mobiliteit, komen in dit provinciale MIT samen. Het MIT is tevens een uitwerking van het ontwerp POP waar het gaat om de bereikbaarheid. Opgevoerd zijn ook de knelpunten uit ons beheer en onderhoud die om een oplossing vragen. Ook wordt een nieuwe werkwijze geïntroduceerd die aansluit bij het advies van de commissie Elverding¹ en van waarde kan zijn voor het tempo waarin wij onze ambities kunnen waarmaken. Projecten bevinden zich voortaan in de verkenningsfase, de planuitwerkingsfase en de realisatiefase.

Doel is dat uw staten niet alleen instemmen met het eerste provinciale MIT maar waar dat nodig is ook besluiten nemen over de fase waarin MIT-projecten zich bevinden. Daar horen ook besluiten bij die de positie van de projecten in financieel opzicht vastleggen. Het provinciale MIT is een voortschrijdend programma dat jaarlijks wordt geactualiseerd.

Inleiding

In het ontwerp POP, dat een looptijd kent tot 2020, is als hoofddoelstelling opgenomen: Duurzame ontwikkeling - voldoende werkgelegenheid en een voor mens en natuur leefbaar Groningen met behoud en versterking van de kwaliteiten van de fysieke omgeving, waarbij toekomstige generaties voldoende mogelijkheden houden om zich te ontplooiën. Dit betekent onder meer dat wij blijven inzetten op versterking van de economie en de werkgelegenheid om de achterstand op de rest van Nederland in te lopen. Een goede bereikbaarheid is daarvoor een basisvoorwaarde. Er zijn qua bereikbaarheid meerdere opgaven. Met name op de verbindingen dicht bij Groningen-stad hebben we te maken met toenemende drukte en vertraging. Verder hebben we te maken met relatief grote afstanden die overbrugd moeten worden tussen de woonkernen en de belangrijkste economische centra, zoals de stad en het Eemsmondgebied. Dit stelt eisen aan de kwaliteit van verbindingen en de snelheid waarmee afstanden afgelegd kunnen worden. Daarnaast is bereikbaarheid essentieel voor de leefbaarheid in met name het landelijk gebied. Een goede ontsluiting van de steden en dorpen is van belang voor de bereikbaarheid van noodzakelijke voorzieningen en alle zorg- en dienstverlenende instanties. Auto, openbaar vervoer en fiets vervullen elk een belangrijke eigen rol in het bieden van bereikbaarheid. Samen zorgen ze voor een goede bereikbaarheid van steden, economische centra en voorzieningen-centra. Het belang van een goede bereikbaarheid betekent dat we doorgaan met het verbeteren van de infrastructuur en ook blijven inzetten op het verbeteren van het openbaar vervoer. In het ontwerp POP hebben wij die inzet nader verwoord.

¹ *Commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten*

Eerder, in paragraaf 3.4 van ons collegeprogramma Groningen, *Sociaal en Slagvaardig!* hebben wij het belang om te blijven werken aan de verbetering van de bereikbaarheid ook al benadrukt. Wij hebben aangegeven verder te willen werken aan diverse infrastructurele projecten en aan het wegwerken van knelpunten. Die inzet hebben wij concreet gemaakt door projecten in het MIT op te nemen die wat ons betreft daarvoor in beeld zijn. Die lijst van projecten, die overigens niet limitatief is, komt in bijlage 1 tot uitdrukking.

Ten tijde van de totstandkoming van ons collegeprogramma was onze inzet nog volledig gericht op de aanleg van de Zuiderzeelijn. Na het kabinetsbesluit van 16 november 2007 over het stopzetten van het proces van de Zuiderzeelijn is zeer intensief overleg gevoerd met het rijk over het alternatieve pakket, het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn, hetgeen uiteindelijk heeft geresulteerd in uw besluit om in te stemmen met het Convenant Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (voordracht 12/2008). Daarmee heeft u een belangrijke stap gezet waar het gaat om het oplossen van bereikbaarheidsknelpunten.

Realisering van de ambities op het terrein van verkeer en vervoer is zonder meer een proces van lange adem en zal de komende jaren de nodige bestuurlijke en ambtelijke inspanningen vragen. Dat geldt ook nadrukkelijk voor de financiële inspanningen die hiermee gegaard gaan. Dan hebben wij het niet alleen over de provincie maar ook over financiële inspanningen van de zijde van gemeenten. Ook moet met medewerking van die gemeenten een zwaar beroep worden gedaan op de mogelijkheden die de Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU) biedt.

Wij komen nu, zoals eerder aangekondigd, met een meerjaren investeringsplan op het terrein van verkeer en vervoer waaraan wij de naam provinciaal MIT (Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport) hebben verbonden. De beleidshorizon van dit MIT reikt tot het jaar 2020. Dit komt omdat wij in het MIT logischerwijs nu ook de bereikbaarheidsprojecten uit het RSP-ZZL hebben meegenomen. Op rijksniveau is sinds kort sprake van een MIRT. Ter uitvoering van ons provinciaal MIT geven wij op projectniveau de ruimtelijke component een nadrukkelijke plaats. Zoals wij in het ontwerp POP hebben aangegeven willen wij ingrepen aan bestaande wegen en de aanleg van nieuwe provinciale wegen baseren op integrale routeontwerpen. Provinciale wegen zijn dragers van het landschap en bepalen in belangrijke mate het karakter van een gebied. Door de sterke neiging tot toepassing van uniforme ontwerpnormen vlakken de verschillen tussen wegen echter steeds verder af. Wij hebben in het ontwerp POP geconstateerd dat het integraal ontwerpen van wegen, inclusief ruimtelijke kwaliteitsaspecten, op de achtergrond is geraakt. Wij hebben daarom aangegeven dat er structurele aandacht nodig is voor integraal ontwerpen, juist ook omdat een integraal ontwerp fungeert als een brug tussen weginfrastructuur en gebiedsontwikkeling.

Wat is in het MIT ondergebracht?

In het MIT hebben wij vooralsnog alleen weginfrastructuurprojecten en projecten openbaar vervoer opgenomen. Uitzondering hierop vormt de netwerkanalyse vaarwegen die mogelijk voor de provincie nog investeringen met zich mee kan brengen. Voor wat betreft de uitvoering van de 2^e fase van de opwaardering van de vaarweg Lemmer-Delfzijl gaan wij er van uit dat het rijk de kosten op zich neemt.

U moet het MIT zien als een nadere concretisering van de inzet zoals wij die in ons collegeprogramma en het ontwerp POP hebben verwoord. Wij hebben ook de bereikbaarheidsprojecten uit RSP-ZZL in ons MIT opgenomen, vooral omdat er een belangrijke overlap tussen deze en de in ons collegeprogramma opgevoerde projecten bestaat. Over de stand van zaken rond het RSP-ZZL hebben wij u onlangs, bij brief van 16 december 2008² geïnformeerd. Het gaat om informatie die deels ook terugkomt in het MIT. Verder hebben wij in ons MIT een aantal instandhoudingsknelpunten³ opgevoerd. Die knelpunten vragen om een aanpak maar kunnen niet binnen het kader van het managementcontract beheer wegen en kanalen worden opgelost. Naast de nadere concretisering van projecten geeft het MIT ook een beeld van de investeringsbehoefte en uiteraard het provinciale aandeel in de dekking daarvan. Het MIT beperkt zich tot de RSP/ZZL-projecten en projecten die om extra inzet van provinciale middelen vragen omdat ze niet met de jaarlijks in de begroting opgenomen middelen kunnen worden gerealiseerd.

² briefnummer 2008-68.244/51/A.25, VV

³ Dit zijn knelpunten uit ons beheer en onderhoud

Werkwijze provinciaal MIT

Wij willen met het provinciale MIT een voor onze provincie nieuwe werkwijze en een daaraan gekoppeld besluitvormingstraject introduceren. Wij stellen u voor in het MIT drie fasen te onderscheiden. Projecten bevinden zich in de verkenningsfase, in de planuitwerkingsfase of in de realisatiefase. Elke fase kent zijn eigen beslismoment. Zo is er een opnamebesluit, een planuitwerkingsbesluit en een realisatiebesluit. Het gaat om besluiten die uw staten nemen en dat betekent t.o.v. de bestaande werkwijze meerdere ijkmomenten.

Wij sluiten met dit faseringsvoorstel aan bij het advies van de commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten die in april 2008 in opdracht van de ministers van V&W en VROM haar rapport Sneller en Beter heeft uitgebracht (zie Elverding) en waarvan begin oktober 2008 het actieplan aan de Tweede Kamer is gestuurd. Teneinde versnelling van de besluitvorming mogelijk te maken is ondermeer een aantal praktische aanpassingen in wet- en regelgeving nodig.

Het eerste besluit betreft het al dan niet opnemen van een project in het provinciale MIT. Dit eerste beslismoment betreft het opnamebesluit. Een positief opnamebesluit betekent dat u, met ons, voldoende aanleiding ziet het project te gaan verkennen/uit te werken.

Zo'n positief opnamebesluit betekent ook, dat bij u in beginsel de bereidheid bestaat het project ook daadwerkelijk te realiseren. In beginsel, omdat het immers denkbaar is dat aan het einde van de verkenningsfase wordt vastgesteld dat het uitvoeren van een project uiteindelijk niet gewenst is. Bijvoorbeeld omdat het project inhoudelijk niet datgene oplevert wat ervan werd verwacht of omdat de realisatiekosten niet meer in verhouding staan tot het knelpunt dat moet worden opgelost. Het kan ook betekenen dat aan het einde van de verkenningsfase moet worden vastgesteld dat vanwege financieringsmogelijkheden de verdere aanpak van het project moet worden getemporeerd. Een positief opnamebesluit betekent tenslotte gelijktijdig ook dat u een mogelijke claim op de inzet van provinciale middelen accepteert. De betrokkenheid van uw staten wordt met het opnamebesluit sterk vergroot en versterkt daarmee uw kaderstellende rol.

Een positief opnamebesluit betekent dat projecten worden ondergebracht in de verkenningsfase. Aan ons is het vervolgens om over te gaan tot verkenning en/of nadere uitwerking.

Voor wat betreft de inhoud van die verkenningsfase willen wij het eerder aangehaalde advies van de commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten volgen. Deze commissie stelt voor de verkenningfase te laten uitmonden in een politiek gedragen voorkeursbesluit waarin:

- een duidelijke en beredeneerde keuze voor een voorkeursalternatief is opgenomen;
- ook de redenen voor afwijzing van de alternatieven worden genoemd.

De zie. Elverding constateert dat in de huidige werkwijze het zwaartepunt van de betrokkenheid van burgers, gemeenten, bedrijven en maatschappelijke organisaties in de planstudiefase ligt. De commissie pleit er voor dit zwaartepunt in de toekomst te leggen in de verkenningsfase.

Voor ons betekent dat, onder verwijzing naar uw besluitvorming op voordracht nummer 6/2007, inmiddels de gangbare werkwijze. In het betreffende initiatiefvoorstel onder de titel 'Geef belanghebbenden meer invloed' van de statenleden Nijboer (PvdA) en Out (VVD) was immers het voorstel opgenomen om, op basis van globale randvoorwaarden, omwonenden en belanghebbenden vanaf het begin bij een provinciale infrastructurele ingreep te betrekken. Dit betekent vroege betrokkenheid in het proces en het gezamenlijk werken aan de probleemanalyse, de formulering van de ambitie en de keuze voor het voorkeursalternatief. Als recente voorbeelden van deze werkwijze kunnen wij de projecten Oostelijke Ringweg Groningen, Zuidelijke Ringweg Groningen en het shared space-project Onderdendam noemen.

In de Voorjaarsnota 2008 hebben wij aangegeven een discussie te willen voorbereiden over de verhouding tussen de politieke kaderstelling en de interactieve planvorming. Door de aansluiting bij het advies van de commissie Elverding wordt ons inziens op een goede wijze invulling gegeven aan die verhouding. Dit past in ons streven ook in de toekomst zorgvuldig uitvoering te geven aan beleid met behoud van tempo.

De verkenningsfase eindigt met een planuitwerkingsbesluit. Op basis van de betreffende statenvoordracht stelt u het voorkeursalternatief vast waarna een project wordt overgeheveld naar de planuitwerkingsfase. Dit betekent dat in die fase maar één alternatief onderzocht wordt in plaats van meerdere, zoals vaak in de huidige situatie.

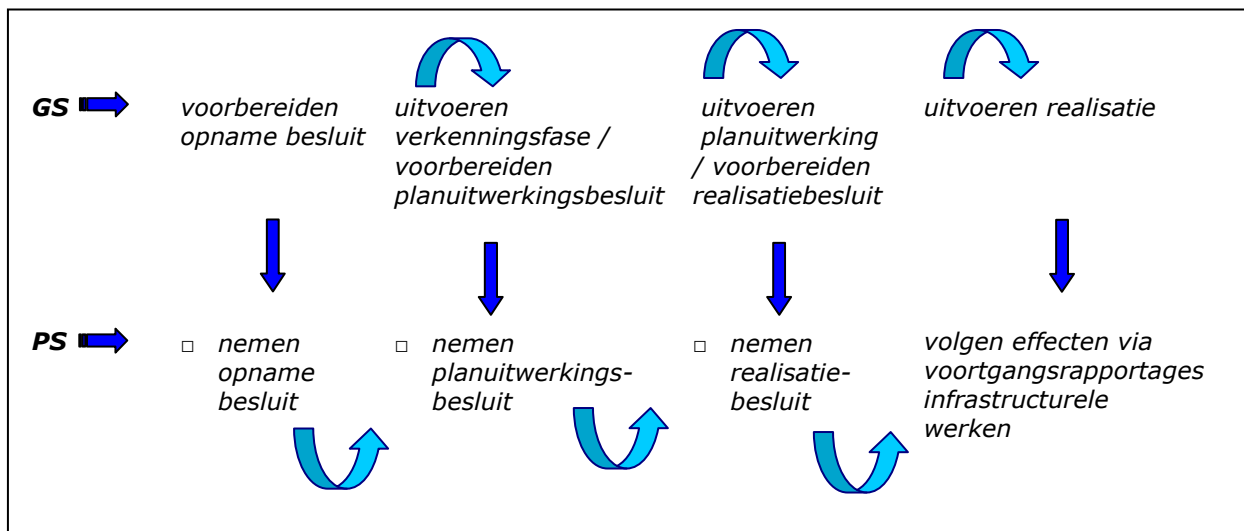
De cie. Elverding gaat er van uit dat er gedurende de verkenningsfase al zicht moet zijn op voldoende financiële middelen voor de planuitwerkingsfase en de uiteindelijke realisatie. Wij onderschrijven deze opvatting. Het kan volgens ons niet zo zijn dat pas bij de voorbereiding van het realisatiebesluit zou blijken dat realisatie niet tot de mogelijkheden behoort vanwege het ontbreken van (eigen) financiële middelen om de dekking van projecten sluitend te krijgen. Dit houdt wat ons betreft in dat het financieringsvraagstuk een vast onderdeel van de verkenningsfase moet uitmaken. Het houdt naar onze mening ook in dat een planuitwerkingsbesluit alleen dan zin heeft als er perspectief bestaat op dekking van de uiteindelijke projectkosten, alsook het provinciaal aandeel daarin. Wij zullen u daarom bij planuitwerkingsbesluiten voorstellen in de vorm van een reservering alvast rekening te willen houden met de inzet van provinciale middelen. Met zo'n reservering worden financiële middelen apart gezet als waarborg voor de uiteindelijke realisatie.

Het spreekt voor zich dat aan een planuitwerkingsbesluit een brede afweging door ons college vooraf is gegaan waar het gaat om de inzet van provinciale middelen.

De planuitwerkingsfase eindigt met een realisatiebesluit. Dat is het moment waarop wij u zullen voorstellen een krediet beschikbaar te stellen voor de uitvoering van het project. Pas dan weten wij immers van de hoed en de rand en kunnen wij een betrouwbare indicatie geven van de uitvoeringskosten.

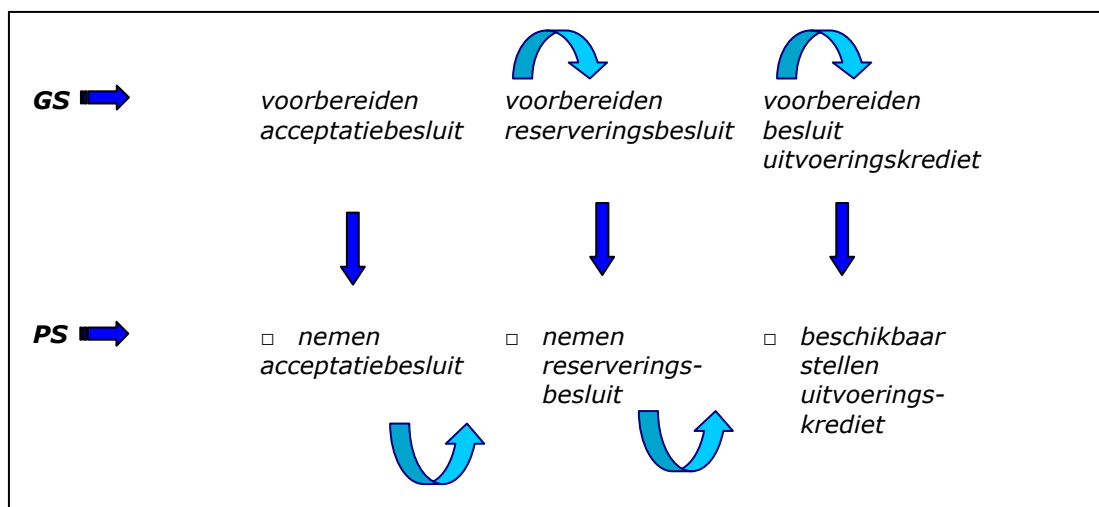
Wij gaan er daarbij van uit dat dergelijke voordrachten, gegeven de betrokkenheid van uw staten bij het voortraject, beperkt van omvang kunnen zijn. Na uw realisatiebesluit kan de uitvoering starten. Het project wordt overgeheveld naar de realisatiefase. Als projecten zijn gerealiseerd verdwijnen ze uit het provinciale MIT en worden ze (uitgezonderd de instandhoudingsprojecten) in de vernieuwde voortgangsrapportages infrastructurele werken nog enkele jaren gevolgd teneinde te kunnen rapporteren over de effecten van de getroffen maatregelen (evaluatiefase). Met die vernieuwde rapportages zijn wij op uw verzoek begin 2008 gestart. Naar onze indruk zijn die goed door u ontvangen. Gelet op de aard van de instandhoudingsknelpunten kunnen wij ons tenslotte voorstellen dat integratie van het planuitwerkingsbesluit en het realisatiebesluit voor de hand ligt.

De hiervoor geschetste werkwijze t.a.v. de inhoud komt in onderstaand figuur tot uitdrukking:



Met het opnamebesluit bepaalt u het beleidskader en accepteert u een mogelijke claim op de inzet van provinciale middelen. Bij het planuitwerkingsbesluit besluit u over een voorkeursalternatief en houdt u in financiële zin rekening met de uitvoering van dat voorkeursalternatief door hiervoor financiële middelen te reserveren. Bij het realisatiebesluit stemt u uiteindelijk in met de daadwerkelijke uitvoering van dat voorkeursalternatief. Dan stelt u daadwerkelijk financiële middelen beschikbaar.

In een vergelijkbaar figuur komt hieronder de nieuwe werkwijze in financieel opzicht tot uitdrukking.



Het provinciale MIT

De MIT-projecten komen in afzonderlijke projectbeschrijvingen tot uitdrukking. Bij die beschrijvingen volgen wij het door het rijk gehanteerde beknopte format. Voor de instandhoudingsknelpunten hebben wij een apart format gemaakt.

In een aparte tabel komen de beschreven projecten terug, waaruit ondermeer is op te maken in welke fase de projecten zich bevinden en wanneer uitvoering aan de orde is of kan zijn.

Het beeld voor wat betreft die projecten is op basis van de huidige inzichten compleet.

Wij gaan ook in op de investeringskosten. Dit vraagt wel enige toelichting. Wij ontmoeten met het eerste provinciale MIT een vertreksituatie waarin voor veel van de projecten geldt dat studies nog niet zijn afgerond of zelfs nog moeten worden opgestart. Voor die projecten, die aan het begin van de verkennings- of planuitwerkingsfase staan, is het nu moeilijk om een uitspraak te doen over de te verwachten investeringskosten. Vanzelfsprekend zal deze situatie zich ook gaan voordoen bij nieuw op te nemen MIT-projecten. Niettemin hebben wij voor die projecten toch een ruwe indicatie van de realisatiekosten opgevoerd. In een enkel geval ontkomen wij er niet aan te werken met pm-posten. Naast de uitgavenkant is het nu ook moeilijk uitspraken te doen over de dekkingskant. Op dit punt hebben wij, waar dat kan, gewerkt met aannames voor wat betreft de bijdragen van derden.

Wij vinden dat, zoals ook al in ons collegeprogramma is aangegeven, de realisering van de projecten niet per definitie als alleen een verantwoordelijkheid van de provincie moet worden gezien. Dit betekent dat, waar dat voor de hand ligt, ook andere partijen een rol zullen moeten spelen in de dekking van de uiteindelijke uitvoeringskosten. Dit is op voorhand geen gelopen race en zal vooral bestuurlijk de nodige inzet van ons vergen. Die inzet is echter nodig om de druk die uitvoering van de MIT-projecten legt op provinciale middelen beheersbaar te houden.

Voor wat betreft die bijdrage van derden geldt dat het overleg over co-financiering of nog niet is afgerond of zelfs nog moet worden gestart. Om voor de hand liggende redenen achten wij het nu niet raadzaam in deze voordracht de door ons gehanteerde aannames voor wat betreft die bijdrage op te nemen. Dit maakt dat wij de indicatie van de provinciale bijdrage veelal in een bandbreedte hebben weergegeven.

U krijgt niettemin met het MIT een indicatie van de opgave waar wij voor staan. Dit beeld zal, naarmate wij meer informatie uit de afzonderlijke projectorganisaties ontvangen, steeds concreter en betrouwbaarder worden. Voor wat betreft de MIT-formulieren alsook de tabel (beide ondergebracht als bijlage bij het in ontwerp bijgevoegde besluit) is er dus heel nadrukkelijk sprake van een groeimodel.

De afzonderlijke projectbeschrijvingen en de tabel vormen het provinciale MIT.

De MIT-projecten richten zich vooral op de bereikbaarheid. Het gaat dan niet alleen om het verbeteren van voorzieningen voor het autoverkeer maar nadrukkelijk ook op het versterken van de positie van het openbaar vervoer. Uit de genoemde tabel kunt u per project opmaken welke van deze invalshoeken aan de orde is. Naar onze overtuiging is hierbij sprake van een evenwichtige verdeling. Deze tabel geeft ook weer in welke regio('s) de uitvoering van de projecten speelt.

Rest ons nog te melden dat het MIT nu een sobere vormgeving kent. Wij zullen na uw besluitvorming over deze voordracht voor een definitief vormgegeven gekafte versie zorg dragen.

Wij willen het MIT jaarlijks actualiseren. Dit betekent geactualiseerde projectformulieren en een geactualiseerde tabel waaruit de voortgang rond de projecten valt op te maken. Wat ons betreft leggen wij het geactualiseerde MIT, te beginnen in 2010, in vorm van een bijlage van de Voorjaarsnota jaarlijks aan u ter kennisneming voor. Bij een geactualiseerd MIT past immers ook een actueel beeld van het financieel perspectief van onze provincie. Over het geactualiseerde MIT hoeft u geen besluit te nemen. Dit komt omdat wij het opnamebesluit en besluiten over de faseverandering van projecten separaat aan uw voorleggen.

Extra aandacht voor fietsverkeer en verkeersveiligheid

Onze vertreksituatie bij dit eerste provinciale MIT is niet blanco. Wij verwijzen u in dit verband niet alleen naar de eerder gelegde relatie met ons collegeprogramma en het Convenant Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn, maar ook naar de vele (studie)projecten die wij op dit moment in uitvoering hebben. Bij de instandhoudingsknelpunten in ons beheer en onderhoud borduren wij in belangrijke mate voort op de knelpunten die eerder in de H2i⁴ en H2i2-rapporten zijn zichtbaar gemaakt. Ook dit is in lijn met de verwachtingen. Anders ligt dit voor het fietsverkeer. Wij willen het MIT aangrijpen om beleid op dit terrein te intensiveren. U heeft voor de uitvoering van het 2^e Actieplan Fiets⁵ een bedrag van € 200.000,-- per jaar beschikbaar gesteld. In de praktijk houdt dit echter in dat de komende jaren met behulp van deze middelen slechts één fietsvoorziening kan worden gerealiseerd. Het gaat dan om het opwaarderen van de fietsroute Bedum-Groningen tot fietsroute Plus. Zoals u weet hebben wij de eerste fietsroute Plus tussen Groningen en Zuidhorn in uitvoering. Kijkend naar het totaal aan MIT-projecten vinden wij dat de belangen van het fietsverkeer wel een impuls kunnen gebruiken. Dit te meer omdat wij ook in het ontwerp POP hebben aangegeven het fietsgebruik uit oogpunt van duurzaamheid te willen stimuleren door te werken aan de aanleg van kwalitatief hoogwaardige fietsroutes (fietsroutes Plus) tussen de grootste forenzenkernen en de stad Groningen.

Vandaar ook dat wij in de komende periode willen inzetten op het realiseren van een extra fietsroute Plus. Daarbij richten wij ons op de verbinding tussen Ten Boer en Groningen. Dit project hebben wij daarom ondergebracht in het MIT. Bij de aanleg van deze fietsvoorziening zullen wij worden gesteund met een bijdrage van de regio Groningen - Assen. Overigens wordt in de lopende studie naar verbeteringsmaatregelen op de wegverbinding Groningen-Delfzijl de mogelijkheden voor de aanleg van deze fietsroute Plus al verkend.

In het kader van de regio Groningen - Assen is er ruime aandacht voor de fiets. Daarnaast gebruiken wij het instrument van de BDU om daarvoor in aanmerking komende fietsprojecten van gemeenten te subsidiëren.

Het beleid op het terrein van het fietsverkeer komt in 2010 apart terug op uw agenda omdat wij dan, zoals afgesproken, de geactualiseerde beleidsnota Fiets aan u ter besluitvorming zullen voorleggen.

Tenslotte hebben wij bij de totstandkoming van het MIT gekeken in hoeverre ook ons verkeersveiligheidsbeleid aparte intensivering behoeft. Dit mede met het oog op de doelstelling⁶ uit de nota Mobiliteit waarin het rijk aanstuurt op minimaal min 45% doden in het verkeer en min 34% ziekenhuisgewonden voor het jaar 2020. Dit komt landelijk neer op maximaal 580 verkeersdoden en maximaal 12.250 ziekenhuisgewonden. Overigens zijn recent meer ambitieuze cijfers genoemd. Zo wil de minister van Verkeer en Waterstaat zelfs terug naar max. 500 verkeersdoden. Over deze aanscherping van de doelstelling moet nog overleg plaatsvinden in het Nationaal Mobiliteitsberaad (NMB).

Wij vinden extra inzet op de aanpak van verkeersonveiligheid nu niet nodig. Dit komt omdat met de uitvoering van veel van de MIT-projecten de verkeersveiligheid sterk meelift. We noemen in dit verband enkele voorbeelden, zoals de aanpak van de Ring Groningen, de upgrading van de N366 (Veendam-Ter Apel), de nieuwe wegverbinding Groningen-Winsum-Mensingeweer) en de door te voeren verbeteringsmaatregelen op de N355 (gedeelte Groningen-Zuidhorn). Deze en andere projecten zullen naar onze inschatting stuk voor stuk een verbetering van de verkeersveiligheid inhouden en sterk positief uitpakken op het terugdringen van ernstige verkeersongevallen.

⁴ H2i staat voor **Herijking Investeringsniveau Infrastructuur**

⁵ Zie onze brief van 26 september 2007 nr.2007 - 35315/39/A.9,VV.

⁶ Als referentie geldt het gemiddelde over 2001/2002/2003

De vertreksituatie, die wij zo-even hebben beschreven, maakt dat naar onze mening nog maar voor een beperkt aantal projecten een opnamebesluit aan de orde is.

Provinciaal MIT / H2i-nieuwe stijl

Het presenteren van projecten en een daaraan gekoppelde investeringsbehoefte op het terrein van verkeer en vervoer via een meerjarige doorkijk is niet nieuw. Daarvoor grijpen wij in deze paragraaf kort terug op de H2i -werkwijze.

Voor het doen van investeringen op het terrein van de bereikbaarheid heeft de provincie regulier een tweetal dekkingsmogelijkheden voorhanden. Het gaat dan om dat deel van de algemene middelen dat beschikbaar is voor investeringen in infrastructuur met een jaarlijkse omvang groot van € 762.623,--. Dit bedrag is niet alleen beschikbaar voor de aanleg van nieuwe en verbetering van bestaande provinciale infrastructuur maar ook voor het oplossen van knelpunten die samenhangen met het beheer en onderhoud van bestaande provinciale infrastructuur. Het gaat dan om knelpunten die niet binnen het managementcontract beheer wegen en kanalen kunnen worden opgelost. De jaarlijkse € 762.623,-- is bij lange na niet voldoende om in de investeringsbehoefte te voorzien.

Vandaar ook, dat de reserve ESFI⁷ als tweede, en voor het beleidsterrein verkeer en vervoer belangrijkste, dekkingsmogelijkheid in beeld is. Het behoeft dan ook geen verbazing dat deze reserve de afgelopen jaren fors is aangesproken om de dekking van noodzakelijke projecten rond te krijgen.

Via de H2i-rapporten in 2001 (H2i) en 2005 (H2i2) hebben de toenmalige colleges van GS inzicht gegeven in de investeringsbehoefte op het terrein van verkeer en vervoer. De beleidshorizon in deze rapporten bedroeg zo'n 5 jaar. Statenbesluitvorming resulteerde er in dat destijds uit de reserve IIE, respectievelijk de reserve ESFI, financiële middelen werden gereserveerd om verkeer en vervoerknelpunten op te kunnen lossen. In 2001 ging het om een bedrag van fl. 37,1 mln. In 2005, mede vanwege beperkte ruimte in de reserve ESFI toentertijd, om een bedrag van € 2,4 mln. Daarnaast werd en wordt deze reserve in voorkomende gevallen gebruikt om investeringen die in beide rapporten niet waren of konden worden voorzien af te dekken. Beide H2i-rapporten hebben wij ter informatie voor u in de statenkast ter inzage gelegd.

In 2006 speelde in uw staten de discussie of het niet beter zou zijn de genoemde € 762.623,- structureel te verhogen. Dit enerzijds vanuit de wetenschap dat dit bedrag volstrekt onvoldoende is in om in de investeringsbehoefte te voorzien en anderzijds vanuit de vrees om in het investeringsbeleid te veel afhankelijk te zijn van ruimte die de ESFI in de toekomst biedt. U heeft hiervan uiteindelijk afgezien, vooral omdat de investeringsbehoefte op dit terrein sterk fluctueert en het daarmee lastig is om de omvang van die structurele verhoging te bepalen. Daarmee heeft u echter gelijktijdig het belang van de reserve ESFI voor het oplossen verkeer en vervoerknelpunten nog eens bevestigd.

Ten opzichte van H2i-werkwijze zitten de verschillen bij het provinciale MIT naast de nieuwe werkwijze vooral in de veel ruimere beleidshorizon (tot 2020) en het dynamische karakter (de jaarlijkse actualisering).

Het financiële kader

Het provinciale MIT geeft een doorkijk in de concretisering van onze ambities op het terrein van verkeer en vervoer. Voor wat betreft de inzet van provinciale middelen bij de MIT-projecten kijken wij, zoals gangbaar is, naar de reserve ESFI.

Via voordracht nr. 12/2008 heeft u ingestemd met het hanteren van een totaal bedrag aan provinciale co-financiering voor de Groningse projecten van € 245 mln. waarvan het overgrote deel betrekking heeft op mobiliteitsprojecten. Via voordracht nr. 17/2008 heeft u vervolgens ingestemd met vervreemding van het provinciaal aandelenbelang productie- en leveringsbedrijf Essent (PLB Essent).

Zoals ook in ons collegeprogramma tot uitdrukking komt zullen, als vervreemding heeft plaatsgevonden, uit de verkoopopbrengst middelen gereserveerd om de reserve ESFI, die nu jaarlijks met tenminste € 15 miljoen dividend wordt gevoed, op peil te kunnen houden. Van de resterende opbrengst zal vervolgens € 245 miljoen worden aangewend voor de Zuiderzeelijn (inmiddels RSP-ZZL), waarna de overige middelen in verhouding 1:2 zullen worden ingezet t.b.v. het Plattelandsontwikkelingsfonds respectievelijk t.b.v. Kolibri/Regiotram.

⁷ Voorheen reserve IIE

Voor wat betreft het MIT betekent dit dus in beginsel, dat het provinciaal aandeel in de projectkosten van de RSP-ZZL-projecten is afgedekt. Wij gaan er met het oog op de nieuwe werkwijze vanuit dat uw besluit over voordracht 12/2008 betekent dat er niet alleen sprake is van een opnamebesluit maar in financiële zin ook van een reserveringsbesluit.

Onze inzet voor wat betreft de vervreemding van het PLB Essent betekent voor de overige MIT-projecten tevens, dat deze projecten ook na vervreemding een beroep kunnen blijven doen op de reserve ESFI. Wij hechten er aan te benadrukken dat daarmee tegelijkertijd duidelijk geworden is dat wij de zorg die in 2006 bij uw staten bestond over de toekomstige betekenis van de reserve ESFI voor de sector verkeer en vervoer hebben weggenomen.

In de Voorjaarsnota 2007 hebben wij met het oog op de infrastructuurprojecten uit ons collegeprogramma, een eerste keer vooruitgelopen op het op te stellen (toen nog) H2i3-rapport. In bijlage 4 van de VJN 2007 hebben wij in de reserve ESFI een eerste uitwerking gepresenteerd van H2i3. In de Voorjaarsnota 2008 hebben wij de lijn uit de VJN 2007 doorgezet. Op bladzijde 30 tabel 8 vervangt de stelpost MIT de stelpost H2i3. In totaal wordt voor het MIT in de VJN 2008 een indicatie aangehouden van € 121.685.000,00. Daarbij plaatsen wij wel de kanttekening dat hierin ook projecten zijn meegenomen die inmiddels deel uitmaken van het convenant RSP-ZZL.

Het hanteren van zo'n stelpost achten wij, gezien ook de voorgestelde nieuwe werkwijze, nu niet meer nodig. Eerst bij het planuitwerkingsbesluit zullen wij u voorstellen tot een reservering binnen de reserve ESFI over te gaan. Die reservering zal vervolgens in de doorkijk van de reserve ESFI zichtbaar worden gemaakt.

Een indicatie van de beleidsvrije ruimte in de reserve ESFI komt in de navolgende tabel tot uitdrukking. Eerder hebben wij al gesteld dat aan de inzet van deze middelen een brede afweging door ons college vooraf gaat, omdat deze reserve niet alleen voor verkeer en vervoer maar ook voor andere beleidsterreinen van betekenis is.

2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
97	120	114	106	93	102	111	120	131	141	151	161	172

(bedragen zijn afgerond x mln.)

In deze doorkijk zijn wij uitgegaan van een jaarlijks voeding van de reserve ESFI groot afgerond € 15.2 mln. Tevens hebben wij aangenomen dat er na 2011 geen nieuwe afroaming van provinciale vermogens door het Rijk aan de orde zal zijn. In deze doorkijk zijn voor de goede orde de gevolgen van de voorgenomen vervreemding van het PLB Essent nog niet verwerkt.

Waar het gaat om dekkingsmogelijkheden van het MIT hebben wij ook nadrukkelijk naar de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU) gekeken. Van de jaarlijks beschikbare middelen (2009 - circa € 61 mln.) is, zoals u weet, het merendeel vastgelegd in de rubriek vaste uitgaven. Hieronder vallen onder andere de vergoeding voor de concessies openbaar vervoer (bus en trein) maar bijvoorbeeld ook de sinds 2001 doorgevoerde reservering voor de aanpak van de Ring Groningen. Naast deze vaste uitgaven bestaat binnen de BDU ook een beperkte beleidsvrije ruimte.

Het vorige college van GS is, na overleg in het Verkeer- en Vervoerberaad (VVB⁸), vanaf 2006 gestart met het op bescheiden wijze sparen van een deel van deze jaarlijkse beleidsvrije BDU voor de medebekostiging van de uitvoering van grote en daarmee dure provinciale projecten in de toekomst. Dit hield in dat vrijval binnen de BDU niet werd toegevoegd aan de BDU-ruimte van een volgend jaar, maar dat die vrijval werd apart gezet/gespaard.

Wij hebben dit sparen in de BDU in 2007 opnieuw op de agenda gezet van het VVB omdat het naar onze mening qua omvang te weinig zoden aan de dijk zette⁹. Wij hebben ons er hard voor gemaakt dit sparen te intensiveren omdat daarmee de inzet van eigen provinciale middelen bij die in de toekomst te realiseren projecten kan afnemen. Wij hebben onze partners in het VVB van de noodzaak tot het intensiever sparen kunnen overtuigen. Ingaande 2008 wordt nu binnen het beleidsvrije deel van de BDU jaarlijks een bedrag van tussen de € 4 mln. en € 4,9 mln. gespaard waarbij het onze inzet is de komende jaren het maximum spaarbedrag aan te houden.

⁸ Dit overlegorgaan brengt o.a. advies aan ons uit over het jaarlijkse BDU-bestedingsplan.

⁹ In 2006 en 2007 was in totaal € 1,8 mln. gespaard.

De (cumulatieve) doorkijk in het spaardeel van de BDU schatten wij dan ook als volgt in:

2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
6,7	11,6	16,5	21,4	26,3	31,2	36,1	41	45,9	50,8	55,7	60,6

(bedragen zijn afgerond x mln.)

Met onze partners is in dit verband wel afgesproken dat wordt gespaard voor de aanpak van een aantal specifiek benoemde verkeer- en vervoerknelpunten in de regio. Het gaat dan om:

- verbeteringsmaatregelen N366 (Veendam-Ter Apel)
- verbeteringsmaatregelen Groningen-Delfzijl
- verbeteringsmaatregelen Groningen-Winsum-Mensingeweer
- verbeteringsmaatregelen Groningen-Zuidhorn
- infrastructurele maatregelen openbaar vervoer

Het sparen in deze omvang is geen sinecure. Niet alleen omdat het rijk de groei van de BDU heeft afgeremd maar ook gezien de onzekere ontwikkeling van de olieprijs en die van andere grondstoffen. Ontwikkelingen die van invloed zijn op de kostprijs van projecten. In dit verband mag ook de onzekere uitkomst van de komende concessieverlening voor de bus niet onvermeld blijven.

Het intensiveren van het sparen in de BDU doet bij gemeenten pijn, zo is ons in VVB-kader duidelijk geworden. Het beperkt immers de mogelijkheden van vooral gemeenten om voor BDU-subsidie in aanmerking te komen. Tegelijkertijd hebben de gemeenten ons ook duidelijk gemaakt dat het bij de benoemde projecten wel om de knelpunten gaat die ook de regio graag opgelost wil zien. Belangrijk voor onze VVB-partners is dat ze zicht krijgen op de realisering van die spaarprojecten. Dit betekent dat wij het provinciale MIT jaarlijks aan onze partners in het VVB zullen voorleggen. Ook deze inzet onzerzijds moet worden gezien tegen de achtergrond van ons streven om de druk die uitvoering van de MIT-projecten legt op provinciale middelen beheersbaar te houden.

Investeringsbehoefte MIT-projecten

Wij hebben in het MIT via de projectformulieren de verkeer- en vervoerprojecten aangegeven die wij de komende jaren willen uitvoeren. Wij hebben naar onze mening duidelijk gemaakt dat wij vanwege aannames nu niet anders dan een indicatief beeld kunnen verschaffen van de kostenkant van het MIT en het uiteindelijke provinciale aandeel daarin.

Ervan uitgaande dat het provinciale co-financieringsaandeel voor de RSP/ZZL-projecten groot € 245 mln. gedekt zullen worden uit de vervreemding van het PLB Essent geven wij in de onderstaande tabel een indicatie van het beroep dat de MIT-projecten doen op de inzet van extra provinciale middelen. Zoals eerder aangegeven is hiervoor de reserve ESFI in beeld.

In de kolom indicatie nog te dekken provinciaal aandeel hebben wij al rekening gehouden met aannames voor wat betreft de co-financiering door derden en de inzet van de spaarmiddelen BDU voor de projecten waarover in VVB-kader afspraken zijn gemaakt.

Project	indicatie realisatiekosten	indicatie nog te dekken provinciaal aandeel
Regiorail - RegioTram	702	70-80*
Bereikbaarheid Lauwersmeergebied	61	0
Bereikbaarheid Veenkoloniën	n.v.t.	0
Eindbeeld N366	36	14-16
Hoofdontsluiting Leek - Roden	30-35	8-11
Verbeteringsmaatregelen wegverbinding Groningen-Delfzijl (incl. fietsroute Plus Ten Boer - Groningen)	50-70	20-33
Rondweg Zuidhorn (N355)	28,9	4,5
Verdubbeling noordelijk deel N33	50-60	8-12
Vervanging bruggen Aduard en Dorkwerd c.a.	32-34	9-11
Wegverbinding Groningen - Zuidhorn (N355)	11,5	4-5
Oostelijke Ringweg Groningen	30	0
Westelijke Ringweg Groningen	60-80	30-40
Dynamisch Verkeersmanagement	pm	8-15
Netwerkanalyse vaarwegen project opwaardering Aduarderdiep	15	3-5
Maatregelen verkorting reistijd spoor Groningen-Bremen	pm	pm
Instandhoudingsknelpunten beheer en onderhoud (9 stuks)	13,3	13,3
<i>totaal afgerond (excl. pm)</i>		192-246

* Voor de dekking van deze bijdrage is zoals eerder aangegeven ook de verkoop van het PLB-Essent in beeld (indien de opbrengst dit mogelijk maakt).

De MIT-projecten nader beschouwd

Wij lichten hieronder de opname van deze projecten uit het eerste MIT kort toe, waarbij wij ook aangeven in welke fase (verkenningfase/planuitwerkingsfase/ realisatiefase) deze projecten zich gezien de nieuwe werkwijze naar onze mening thans bevinden. Waar dat nodig stellen wij u voor een fase-besluit te nemen. Tevens gaan wij in op de financiële implicaties. Dit houdt in dat wij u voorstellen daar waar dat nodig is, een acceptatie- of een reserveringsbesluit te nemen.

Regiorail - RegioTram

In de Voorjaarsnota 2007 en in de Integrale Bijstelling 2007 heeft u financiële middelen beschikbaar gesteld als provinciale bijdrage voor de planvorming van de RegioTram en de betreffende projectorganisatie. De planvorming is in volle gang, het project bevindt zich derhalve nu in de verkenningfase. Wij gaan er daarom van uit dat het opnamebesluit is genomen. Kijkend naar de nieuwe werkwijze betekent dit in financieel opzicht dat wij u in deze voordracht voorstellen een acceptatiebesluit te nemen waarmee u dus een mogelijke claim op de reserve ESFI accepteert.

Bereikbaarheid Lauwersmeergebied

Dit project vloeit voort uit de studie Bereikbaarheid Noordwest Groningen. Dit project is inmiddels zo ver gevorderd dat wij de voordracht over de tracékeuze reeds in procedure hebben gebracht. Kijkend naar de nieuwe werkwijze, dan bevindt zich dit project nu in de verkenningfase. Ook voor dit project geldt daarom dat het opnamebesluit is genomen.

Een acceptatiebesluit lijkt ons op dit moment niet nodig omdat wij nu inschatten dat van een mogelijke claim op de reserve ESFI geen sprake zal zijn. Wij gaan er namelijk op dit moment van uit dat met de beschikbare € 51 mln. uit het RSP/ZZL, de spaarmiddelen BDU en bijdragen van betrokken gemeenten tot een sluitende dekking van de realiseringkosten kan worden gekomen.

Bereikbaarheid Veenkoloniën

Dit project maakt deel ook uit van het RSP/ZZL-pakket in welk kader een bedrag € 46 miljoen is gereserveerd. Daarom is het nemen van een opnamebesluit en een daarbij behorend acceptatiebesluit voor dit project niet meer nodig. Het project bevindt zich in de verkenningsfase. Zoals u weet is de inspanning bij dit project gericht op de realisering van een spoorlijn tussen Veendam-Stadskanaal. Deze aanleg ligt in het verlengde van de reactivering van de spoorlijn Groningen-Veendam waarvoor u via de vaststelling van voordracht 19/2008 een realisatiebesluit heeft genomen. In december 2008 hebben wij opdracht verleend aan het consortium Arriva, ProRail en Ballast Nedam voor het uitvoeren van een verkenning naar de mogelijkheden voor personenvervoer op de spoorlijn Veendam - Stadskanaal. Het resultaat van deze verkenning wordt in het tweede kwartaal van 2009 verwacht.

Wij hebben dit project in de tabel ondergebracht omdat ook hier geldt dat wij er op dit moment van uitgaan dat er geen sprake zal zijn van een beroep op de reserve ESFI. Eventuele meerkosten zullen door en gemeenten en (mogelijk) BDU moeten worden gedekt.

Eindbeeld N366 (Veendam - Ter Apel)

Via voordracht 6/2006 heeft u ingestemd met de uitvoering van de eerste fase van het eindbeeld van de N366 zoals beschreven in het rapport "*Eindbeeld N366, N391 en rondweg Emmen*". Het ging hierbij om het ongelijkvloers maken van de kruisingen Alteveer en Stadskanaal. Deze eerste fase is inmiddels gerealiseerd. Wij hebben inmiddels besloten u een realisatiebesluit voor te leggen voor de uitvoering van de 2^e fase waarin wij u voorstellen opnieuw twee kruisingen aan te pakken. Het gaat dan om de kruisingen Van Boekerenweg en Onstwedderweg. Waar het de omzetting van dit project naar de nieuwe werkwijze betreft kan, als gevolg van het feit dat inmiddels gestart is met de gefaseerde uitvoering, worden gesteld dat de verkenningsfase daarmee is afgerond en een opnamebesluit daarom niet meer aan de orde is. In financieel opzicht betekent dit dat wij u in deze voordracht voorstellen een acceptatiebesluit te nemen.

Hoofdontsluiting Leek - Roden

Samen met de provincie Drenthe hebben wij in 2008 de studie Hoofdontsluiting Leek-Roden uitgevoerd. Wij hebben u begin 2008 geïnformeerd over de aanpak van de studie. Daarmee bevindt dit project zich feitelijk al in de verkenningsfase. Via het nemen van een opnamebesluit vragen wij u dat te bevestigen. Op grond van de resultaten van de studie is in het ontwerp-Intergemeentelijk Structuurplan Leek-Roden het voorstel opgenomen om een nieuwe hoofdontsluiting te maken die tenminste bestaat uit een Westtangent langs Leek en een oost-westverbinding tot aan de geplande nieuwbouw bij Nieuw-Roden. Besluitvorming over en tracering van het resterende deel van de oost-westverbinding door of langs bebouwd gebied tot aan de bestaande hoofdontsluiting van Roden is afhankelijk van de fasering van de woningbouwopgave en de autonome ontwikkeling van het verkeer. De nieuwe hoofdontsluiting biedt een vervangende verbinding voor de bestaande N372 door Leek. Ook krijgt de N979 vanaf Zevenhuizen via de Westtangent langs Leek een rechtstreekse verbinding naar de A7. Tegen deze achtergrond ligt een voortgaande provinciale betrokkenheid bij de financiering en eventueel ook bij de aanleg en het beheer van de nieuwe hoofdontsluiting in de rede, onder afstoting van de provinciale verantwoordelijkheid voor de bestaande N372 door Leek. Het opnamebesluit betekent in financieel opzicht dat wij u in deze voordracht ook voorstellen een acceptatiebesluit te nemen.

Verbeteringsmaatregelen wegverbinding Groningen-Delfzijl (incl. fietsroute Plus Ten Boer - Groningen)

Overeenkomstig het investeringsprogramma 2005-2009 Regio Groningen-Assen zijn wij in 2007 gestart met de planstudie Groningen-Delfzijl N360-(N46). In die planstudie wordt gekeken naar de mogelijkheden van het huidige wegtracé en in relatie daarmee de doorstromingsmaatregelen voor de bus Groningen-Ten Boer. Ook zal gekeken worden naar de mogelijkheden voor een Fietsroute Plus (Groningen-Ten Boer). Tevens wordt gestudeerd op de mogelijkheden en effecten van een kortsluiting tussen de N360 en de Eemshavenweg (N46) al dan niet in combinatie met capaciteitsverruiming van de Eemshavenweg tussen Bedum en Groningen.

Voor het provinciale aandeel in deze planstudie heeft u in het kader van de Voorjaarsnota 2007 een bedrag van € 50.000,-- beschikbaar gesteld. Ook de regio Groningen-Assen draagt in de kosten bij. Daarmee is duidelijk dat dit project zich in de verkenningsfase bevindt en is het nemen van een opnamebesluit niet meer nodig. Wij verwachten deze verkenning eind 2009 begin 2010 af te ronden. In financieel opzicht betekent dit dat wij u in deze voordracht voorstellen een acceptatiebesluit te nemen.

Een opnamebesluit is nog wel aan de orde voor de fietsroute Plus tussen Ten Boer en Groningen. Zoals wij eerder in deze voordracht hebben vermeld hebben wij in het ontwerp POP aangegeven het fietsgebruik uit oogpunt van duurzaamheid te willen stimuleren door te werken aan de aanleg van kwalitatief hoogwaardige fietsroutes (fietsroutes Plus) tussen de grootste forenzenkernen en de stad Groningen. Gelet op het tempo waarin wij met behulp van de jaarlijks beschikbare € 200.000,-- voor fietsverkeer uitvoering kunnen geven aan de genoemde beleidsinzet willen wij in de komende periode inzetten op het realiseren van een extra fietsroute Plus. De keuze voor de verbinding Ten Boer - Groningen ligt daarbij voor de hand aangezien een onderzoek naar de mogelijkheden van fietsroute Plus tussen beide gemeenten reeds in de planstudie Groningen-Delfzijl N360-(N46) is ondergebracht.

Wij stellen u voor een opnamebesluit te nemen voor dit project. Ook stellen wij u voor over te gaan tot het nemen van een acceptatiebesluit voor dit project.

Rondweg Zuidhorn (N355)

Voor dit project geldt dat u zich op 23 april 2008 via voordracht 9/2008 heeft uitgesproken over het voorkeurstracé. U heeft gekozen voor het tracé van alternatief 4A-III. Het project bevindt zich daarmee, kijkend naar de nieuwe werkwijze al in de planuitwerkingsfase. Dit betekent dat zowel het opnamebesluit als het planuitwerkingsbesluit inmiddels zijn genomen. In financieel opzicht dient met het oog op de nieuwe werkwijze nog wel besluitvorming plaats te vinden. Wij stellen u daarom in deze voordracht voor een reserveringsbesluit te nemen waardoor u voor dit project rekening gaat houden met een beslag op de reserve ESFI.

Verdubbeling noordelijk deel N33

U heeft over in 2008 twee moties aangenomen over dit project. In uw vergadering van 23 april 2008 ging het daarbij om het starten van een verkenning, in uw vergadering van 10 december 2008 om het maken van afspraken met de Minister van Verkeer en Waterstaat voor gefaseerde verdubbeling van de N33 ingeval er bespaard kan worden op de Rijksgelden voor de verdubbeling van het zuidelijke deel van de N33.

Wij zijn inmiddels gestart met de verkenning, waardoor het project zich derhalve in de verkenningsfase bevindt. Via het nemen van een opnamebesluit vragen wij u dat te bevestigen. Gezien de nieuwe werkwijze betekent dit dat wij u nu ook voorstellen een acceptatiebesluit te nemen.

Vervanging bruggen Aduard en Dorkwerd c.a.

In verband met de opwaardering van het Van Starckenborghkanaal naar klasse Va moeten ook de bruggen Aduard en Dorkwerd worden vervangen. Beide bruggen zijn bovendien aan het einde van hun levensduur. Daarom is een studie gestart waarbij ook de wegenstructuur in het gebied is betrokken. Dit project bevindt zich nu in de verkenningsfase. Zeer binnenkort zullen wij u om besluitvorming vragen over het voorkeursalternatief. Een opnamebesluit is daarmee niet meer aan de orde. In financieel opzicht betekent dit dat wij u nu voorstellen een acceptatiebesluit te nemen.

Wegverbinding Groningen - Zuidhorn (N355)

In 2006 is een studie afgerond naar de verbetering van de verkeersafwikkeling op de N355 en een verbetering van de fietsverbinding tussen Groningen en Zuidhorn. U heeft het eindrapport, waarin ook opgenomen een fasering voor de uitvoering van de verbeteringsmaatregelen, in uw vergadering van 29 maart 2006 vastgesteld. Daarmee is de verkenningsfase voor dit project afgerond en heeft het nemen van een opnamebesluit geen betekenis meer. U heeft inmiddels een realiseringsbesluit genomen voor de uitvoering van de eerste verbeteringsmaatregel, te weten de aanleg van een fietsroute Plus. Voor de overige maatregelen stellen wij u nu voor een acceptatiebesluit te nemen.

Oostelijke Ringweg Groningen

De ambities is een ongelijkvloerse Ring Groningen in 2020. Voor de aanpak van het provinciaal deel van de Ring Groningen sparen wij samen met de gemeente Groningen en met behulp van de BDU al sinds 2001 jaarlijks een bedrag van € 2,67 miljoen. Het gespaarde bedrag is inmiddels al een aantal keren aangesproken. De provincie heeft de Oostelijke Ringweg in 2006 overgenomen van het rijk. In het kader van die overdracht heeft u ingestemd met het op termijn ongelijkvloers maken van de kruisingen. Hiervoor is uit de overdrachtsmiddelen een bedrag van € 18 mln. beschikbaar gesteld. Het project bevindt zich nu in de verkenningsfase. Opnieuw geldt dat ook voor dit project een opnamebesluit niet meer nodig is. De studie Eindbeeld Oostelijke Ringweg zal, zoals u weet, op korte termijn worden afgerond. Een acceptatiebesluit is voor dit project niet aan de orde. Het project kan een sluitende dekking krijgen door een beroep te doen op het genoemde spaarbedrag voor de aanpak van de Ring Groningen.

Westelijke Ringweg

Naast de aanpak van de Oostelijke Ringweg en de Zuidelijke Ringweg (RSP/ZZL) resteert de verdere aanpak van de Westelijke Ringweg waarmee al een begin is gemaakt met de inmiddels gerealiseerde aanpak van de kruising met het Hoendiep. Wij willen de aanpak van de Westelijke Ringweg in 2020 afronden. De gehele Ring Groningen kent dan ongelijkvloerse aansluitingen. Wij stellen u nu voor een opnamebesluit te nemen zodat wij de komende jaren, samen met de gemeente Groningen, de verkenning kunnen uitvoeren. Daarbij hoort dat wij u nu vragen een acceptatiebesluit te nemen. Een acceptatiebesluit is bij dit project wel nodig omdat het spaarbedrag voor de aanpak van de Ring Groningen maar beperkt soelaas kan bieden.

Dynamisch Verkeersmanagement

Dynamisch verkeersmanagement is onderdeel van de bereikbaarheidsstrategie uit de Netwerkanalyse Groningen-Assen, die op 10 juli 2006 is vastgesteld door de stuurgroep regio Groningen-Assen en vervolgens is aangeboden aan de minister van Verkeer en Waterstaat. Naast uitvoering van diverse infrastructurele maatregelen zal ook door de inzet van dynamische verkeersmanagement de bereikbaarheid verder verbeteren. Momenteel werken wij met onze partners in de regio Groningen-Assen aan het verder uitwerken van het concept in concrete maatregelen. Daarmee bevindt zich dit project zich feitelijk al in de verkenningsfase. Via het nemen van een opnamebesluit vragen wij u dat te bevestigen. Dit betekent gelijktijdig ook dat wij u nu vragen een acceptatiebesluit te nemen.

Netwerkanalyse vaarwegen / project opwaardering Aduarderdiep

In de Voorjaarsnota 2007 heeft u voor het jaar 2008 een bedrag van € 50.000,-- beschikbaar gesteld voor de planstudie Lemmer-Delfzijl 2^e fase. Hiermee was ook een netwerkanalyse vaarwegen annex. Die is in 2008 afgerond en laat zien welke knelpunten zich op het noordelijk vaarwegennet voordoen die om een oplossing vragen. Dit, om de mogelijkheden van de op te waarderen vaarweg Lemmer-Delfzijl niet alleen voor het doorgaande maar ook voor het scheepvaartverkeer met een bestemming in de regio maximaal te benutten. Voor de aanpak van die knelpunten (Quick wins) heeft het rijk circa € 50 mln. beschikbaar. In de eerste tranche hebben wij naast de opwaardering van het Aduarderdiep het op afstand bedienen van de Westerbroeksterbrug ingediend voor een subsidie van 50%. Laatstgenoemd project is gehonoreerd, het provinciaal aandeel in de uitvoeringskosten kunnen wij dekken uit reguliere middelen omdat realisering van dit project sowieso al in de planning zat. Het rijk heeft ons gevraagd voor het project Aduarderdiep te kijken naar versoberingen. Dat heeft momenteel onze aandacht. Wij willen dit project vervolgens indienen voor de 2^e tranche. Voor dit project kan worden vastgesteld dat het zich in de verkenningsfase bevindt. Wij stellen u voor dit via het nemen van een opnamebesluit te bevestigen. Ook voor dit project stellen wij u voor een acceptatiebesluit te nemen.

Maatregelen verkorting reistijd spoor Groningen-Bremen

Over de ontwikkelingen rond spoorverbinding Groningen - Bremen hebben wij u recentelijk bij brief van 11 november 2008¹⁰ uitvoerig geïnformeerd. Ook in deze brief hebben wij aangegeven dat wij inzetten op verkorting van de reistijd, verhoging van de frequentie en vermindering van het aantal overstappen. Ons doel is een volwaardige internationale snelle spoorverbinding van Amsterdam via Groningen en Oldenburg naar Bremen. In de brief hebben wij u tevens gemeld dat de minister van Verkeer en Waterstaat ons initiatief naar een verkenning niet alleen van harte ondersteunt, maar ook zijn medewerking wil verlenen. Positieve reactie op ons initiatief hebben wij ook ontvangen tijdens de jaarconferentie van de NHI. Genoemde brief eindigt met de mededeling dat wij de verkenning in nader overleg met de Duitse partners zullen invullen. Gelet op deze stand van zaken bevindt dit project zich nu in de verkenningsfase en is naar onze mening het nemen van een opnamebesluit niet meer nodig. Wel stellen wij u voor dit project van een acceptatiebesluit te voorzien.

Instandhoudingsknelpunten beheer en onderhoud (9 stuks)

Zoals wij eerder in deze voordracht hebben aangegeven, doen zich in het beheer en onderhoud knelpunten voor die niet binnen het kader van het managementcontract beheer wegen en kanalen kunnen worden opgelost. Voor het oplossen van die knelpunten moet een beroep gedaan worden op de reserve ESFI. Die werkwijze is niet nieuw. Via de besluitvorming over H2i (2001) en H2i2 (2005) zijn ook extra middelen voor het oplossen van instandhoudingsknelpunten beschikbaar gekomen. Op basis van de huidige inzichten zijn er 9 instandhoudingsknelpunten die in de periode tot 2020 om een oplossing vragen. Die hebben wij hieronder afgedrukt waarbij ook aangeven of het om een nieuw knelpunt gaat of dat het om een knelpunt gaat die in H2i2 reeds zichtbaar is gemaakt.

- Hoogovenslakken Marneweg (N361) ⇒ *problematiek genoemd in H2i2*
- Reconstructie Aduard - Wehe Den Hoorn (N983) ⇒ *knelpunt genoemd in H2i2*
- Reconstructie Bedum-Onderdendam (N995) ⇒ *knelpunt genoemd in H2i2*
- Reconstructie Haren - Paterswolde (N861) ⇒ *knelpunt genoemd in H2i2*
- Reconstructie Onstwedde - Musselkanaal (N975) ⇒ *nieuw knelpunt*
- Reconstructie Ronde Zwijnshok - Oldenhove (N982) ⇒ *knelpunt genoemd in H2i2*
- Vervangen Brug Balktil (incl. naastgelegen fietsbrug) ⇒ *knelpunt genoemd in H2i2*
- Vervangen brug Mensingeweer ⇒ *knelpunt genoemd in H2i2*
- Vervangen geluidschermen Noordelijke ringweg Groningen (N370) ⇒ *nieuw knelpunt*

Wij stellen u voor een opnamebesluit te nemen voor deze projecten. Ook stellen wij u voor over te gaan tot het nemen van een acceptatiebesluit voor deze projecten.

Besluittabel eerste provinciale MIT

Wij hebben de besluiten die wij van u vragen ondergebracht in de onderstaande tabel. Wij herhalen voor de goede orde de betekenis van deze besluiten. Het nemen van een opnamebesluit betekent dat projecten worden ondergebracht in de verkenningsfase. Aan ons is het vervolgens om over te gaan tot verkenning en/of nadere uitwerking. Het nemen van een acceptatiebesluit houdt in dat u een mogelijke claim op de inzet van provinciale middelen accepteert. Het nemen van een reserveringsbesluit betekent tenslotte dat in de vorm van een reservering financiële middelen apart worden gezet als waarborg voor de uiteindelijke realisatie.

¹⁰ briefnummer 2008-62.120/46/A.7,VV

Besluittabel eerste provinciale MIT			
Project	<i>nemen opnamebesluit</i>	<i>nemen acceptatiebesluit</i>	<i>nemen reserveringsbesluit</i>
Regiorail - RegioTram	n.v.t.	ja	
Bereikbaarheid Lauwersmeergebied	n.v.t.	n.v.t.	
Bereikbaarheid Veenkoloniën	n.v.t.	n.v.t.	
Eindbeeld N366	n.v.t.	ja	
Hoofdontsluiting Leek - Roden	ja	ja	
Verbeteringsmaatregelen wegverbinding Groningen-Delfzijl	n.v.t.	ja	
Fietsroute Plus Ten Boer - Groningen	ja	ja	
Rondweg Zuidhorn (N355)	n.v.t.	n.v.t.	ja
Verdubbeling noordelijk deel N33	ja	ja	
Vervanging bruggen Aduard en Dorkwerd c.a.	n.v.t.	ja	
Wegverbinding Groningen - Zuidhorn (N355)	n.v.t.	ja	
Oostelijke Ringweg Groningen	n.v.t.	n.v.t.	
Westelijke Ringweg Groningen	ja	ja	
Dynamisch Verkeersmanagement	ja	ja	
Netwerkanalyse vaarwegen project opwaardering Aduarderdiep	ja	ja	
Maatregelen verkorting reistijd spoor Groningen-Bremen	n.v.t.	ja	
Instandhoudingsknelpunten beheer en onderhoud (9 stuks)	ja	ja	

Samen met de RSP/ZZL-projecten is voor de komende jaren sprake van een fors pakket aan verbeteringsmaatregelen op het terrein van de bereikbaarheid waarmee ook een fors beslag op provinciale middelen gemoeid is. Wij zien het voor wat betreft dit laatste als onze opdracht dit beslag zo beperkt mogelijk te houden. De planprocessen zullen wij doelmatig en kostenbewust ingaan.

Projecten die buiten het MIT zijn gelaten

Er zijn ook projecten waarmee wij in dit eerste MIT geen rekening houden. Die laten wij hieronder en voorzien van een toelichting de revue passeren.

Verdubbeling Friesestraatweg tussen Zuidhorn - Groningen

Met het in het MIT opgenomen pakket aan verbeteringsmaatregelen op de Friesestraatweg en de aanpak van de Westelijke Ringweg Groningen krijgt de verbinding tussen de stad Groningen en het westelijk deel van onze provincie een dusdanige kwaliteit dat verdubbeling voorlopig niet nodig is.

Afmaken van het regiorail-concept 2020-2040

In het MIT is ondergebracht het project Regiorail - RegioTram. Wij zien bij dit eerste MIT, teneinde het beslag op provinciale middelen te beperken, geen aanleiding om u nu in financiële zin voor te stellen rekening te gaan houden met investeringen die eerst na 2020 gaan spelen.

Gehele verdubbeling spoor Groningen - Leeuwarden (onderdeel van regionaal-concept)

Wij gaan er voor de komende periode van uit dat met de partiële verdubbeling van het spoor tussen Groningen en Leeuwarden en rekening houdend met de geprognostiseerde reizigersgroei een goede dienstregeling kan worden gereden. Wij sluiten echter niet uit dat op termijn een gehele verdubbeling gewenst/noodzakelijk is om een goede kwaliteit te behouden.

Verdere uitbouw spoorse infrastructuur westzijde stad Groningen

De spoorse infrastructuur ten westen van het hoofdstation Groningen vraagt om aanpak. Vooral nog verwachten wij dat de voor de komende jaren noodzakelijke investeringen voor infrastructuur gedekt kunnen worden uit de budgetten voor het project spoor Groningen - Leeuwarden en spoor Groningen - Heerenveen. Ook hier geldt dat wij niet uitsluiten dat op termijn aanvullende noodzakelijke investeringen gewenst zijn.

Trein Stadskanaal - Emmen

In de komende periode richten wij ons eerst op de reactivering van de spoorverbinding Zuidbroek - Veendam en de aanleg van de nieuwe spoorverbinding Veendam - Stadskanaal. Een mogelijke doortrekking van het spoor naar Emmen zal naar onze verwachting eerst na 2020 aan de orde komen. Bovendien hebben wij voor deze verbinding nog niet veel enthousiasme kunnen bespeuren bij de provincie Drenthe.

Overzicht van infrastructuurprojecten

Het provinciale MIT geeft geen totaaloverzicht van de investeringen op het terrein van verkeer en vervoer voor de periode tot 2020. Eerder in deze voordracht hebben wij de twee reguliere dekkingsmogelijkheden voor de infrastructurele investeringen beschreven te weten de jaarlijks beschikbare € 762.623,-- en de reserve ESFI. Het MIT gaat niet in op de inzet van de jaarlijks beschikbare € 762.623,--.

Reeds jaar en dag komt die inzet in indicatieve zin tot uitdrukking in de planning investeringen infrastructurele werken, zoals die ook nu weer in uw begroting 2009 onder bijlage 2. tot uitdrukking komt. Indicatief, omdat wij besluiten over de inzet van deze middelen altijd via een voordracht aan u ter besluitvorming voorleggen. Wij gebruiken deze middelen om invullingen te geven aan het oplossen van knelpunten of het inspelen op kansen die zich gaande onze bestuursperiode voordoen. Dit sluit aan bij het sterk dynamische karakter die het beleidsterrein verkeer en vervoer kenmerkt. Die dynamiek betekent ook dat wij niet al te veel vooruit kunnen kijken en zeker niet tot een indicatieve aanwending van deze middelen kunnen komen tot het jaar 2020 zijnde de beleidshorizon van ons eerste MIT. In genoemde bijlage 2 van de programmabegroting 2009 kunt u zien op welke wijze wij voornemens zijn deze middelen tot en met 2012 te bestemmen.

Onze vernieuwde voortgangsrapportages infrastructurele werken laten zien welke projecten¹¹ wij in uitvoering hebben. Tevens wordt de voortgang in de uitvoering beschreven. Met het provinciale MIT, de jaarlijkse planning investeringen infrastructurele werken en de periodieke voortgangsrapportages infrastructurele werken heeft u een totaal overzicht beschikbaar. Naar onze mening hebben wij hiermee ook in belangrijke mate werk gemaakt van een aanbeveling van de Noordelijke Rekenkamer (NRK) uit 2007¹² waar het gaat om de door haar geconstateerde versnippering van beleid. De concretisering van de doelstellingen, waar de NRK ook aandacht voor heeft gevraagd, blijft ons ook bezighouden. In de programmabegroting 2009 is, in de vorm van een pilot een eerste concretiseringslag gemaakt. U heeft hier positief op gereageerd. Daarnaast zullen wij in de lopende en komende studies en statenvoordrachten die daarvan het gevolg zijn, nadrukkelijker ingaan op die doelstellingen.

¹¹ Het gaat dan ook om projecten uit het Actieplan verkeersveiligheid en het Actieplan Fiets

¹² rapport Mobiliteit in Groningen

Wij stellen u gezien het vorenstaande het in ontwerp bijgevoegde besluit vast te stellen.

Groningen, 13 januari 2009.

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 13 januari 2009, nr. 2009-01385, VV;

BESLUITEN:

1. In te stemmen met de voorgestelde fasering van de projecten (verkenningsfase/planuitwerkingsfase/realisatiefase) en de hieraan gekoppelde werkwijze.
2. In te stemmen met de opnamebesluiten, de acceptatiebesluiten en het reserveringsbesluit zoals die in de besluittabel eerste provinciale MIT, opgenomen in de voordracht, tot uitdrukking komen.
3. Het eerste provinciale MIT, opgenomen als bijlage bij dit besluit, voor het overige vast te stellen.

Groningen,

Provinciale Staten voornoemd:

, voorzitter.

, griffier.

Bijlage behorende bij besluit zoals opgenomen in de voordracht van GS aan PS van Groningen over het provinciale MIT

Provinciale MIT:

- projecttabel
- projectformulieren

Projecten	Totaal Bedrag	Verkenning	Planuitwerking	Realisatie	Invalshoek weg / ov	Gebied	Status project*			
							1	2	3	4
RSP/ZZL										
Zuidelijke ringweg Groningen	574	2009	2009-2014	2015-2020	weg	centraal				
Spoor Leeuwarden - Groningen	120	2008-2009	2010-2012	2013-2017	ov	centraal+west				
Spoor Groningen - Veendam	29	afgerond	2008-2009	2010	ov	centraal+oost				
Doorkoppeling plus Upgrade HS Groningen	18	2009	2010-2011	2012-2013	ov	centraal				
Infra Q-liners en HOV-bus	31	2009	2010	2011-2013	ov	divers				
Transferia en busstations	46	2009-2010	2011-2013	2014-2016	ov	divers				
Facelift stations	10	2009	2010	2011-2013	ov	divers				
Bereikbaarheid Lauwersmeergebied	51	2008/2009	2009-2010	2011-2013	weg	centraal+west+noord				
Bereikbaarheid Veenkoloniën	46	2009-2010	2011-2012	2013-2015	ov	oost				
Spoorverbinding Heerenveen-Groningen	577	2009-2012	2013-2016	2017-2020	ov	centraal+west				
Regiorail - RegioTram	115	2009	2009-2011	2012-2014	ov	centraal				
Spoorwegveiligheid	20	2009-2010	2011-2013	2014-2016	ov+weg	centraal				
Europapark (4e spoor) en 4-sporigheid HS	16	2009-2010	2011-2013	2014-2016	ov	centraal				
Bijdrage provincie aan RSP/ZZL (conform voordracht 12/2008)	245									
Overig MIT-projecten		indicatie te dekken aandeel provincie								
Regiorail - Regiotram	70-80	2009	2009-2011	2012-2014	ov	centraal				
Eindbeeld N366	14-16	afgerond	2009-2013	2009-2015	weg	oost				
Hoofdontsluiting Leek-Roden	8-11	2009	2010-2012	2013-2014	weg	west				
Groningen-Delfzijl N360	20-33	2009-2010	2010-2012	2013-2016	weg+ov	centraal+noord				
Onderdeel fietsroute Plus										
Rondweg Zuidhorn	4,5	afgerond	2009	2010-2013	weg	west				
Verdubbeling noordelijk deel N33	8-12	2009-2010	2011-2015	2016-2020	weg	oost+noord				
Bruggen Aduard-Dorkwerd c.a.	9-11	2009	2009-2010	2010-2013	weg	west				
Wegverbinding Groningen-Zuidhorn N355	4-5	afgerond	2009-2011	2012-2016	weg	centraal+west				
Oostelijke Ringweg Groningen	0	2009	2009-2011	2009-2015	weg	centraal				

Projecten	Totaal Bedrag	Verkenning	Planuitwerking	Realisatie	Invalshoek weg / ov	Gebied	Status project*
Westelijke Ringweg Groningen	30-40	2010-2011	2012-2015	2015-2020	weg	centraal	
Dynamisch verkeersmanagement	8-15	2009	2009-2018	2009-2019	-	centraal	
Netwerkanalyse vaarwegen / Aduarderdiep	3-5	2009	2010-2011	2011-2013	-		
Maatregelen reistijdverkorting Gron.-Bremen	pm	2009	nbn	nbn	ov	divers	
Instandhoudingsknelpunten (9 projecten)	13,3	2009-2016	2009-2016	2009-2017	weg	divers	

*

1. Te nemen opnamebesluit
2. Opnamebesluit reeds genomen
3. Planuitwerkingsbesluit reeds genomen
4. Realisatiebesluit reeds genomen

Nr: 1	
Project: Zuidelijke Ringweg Groningen	
Probleem	Fase: Verkenningsfase
<p>De Zuidelijke Ringweg Groningen is het grootste knelpunt in de autobereikbaarheid van Groningen. De 1^e fase Langman-maatregelen is nu in uitvoering en geeft tijdelijk verlichting. In het RSP-ZZL is de 2^e fase Zuidelijke Ringweg Groningen opgenomen, gebaseerd op de gelijknamige MIT-Verkenning.</p>	Financiën <p>In het Convenant Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn is een bedrag opgenomen van € 574 mln.</p>
Doel	Politiek / Bestuurlijk
<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> voldoende doorstroming van het verkeer <input type="checkbox"/> weinig tot geen reistijdverlies <input type="checkbox"/> verbeteren verkeersveiligheid 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Project maakt deel uit van het Convenant Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn. <input type="checkbox"/> Een bedrag van € 200 miljoen komt beschikbaar via het MIRT.
Beschrijving oplossing	
<p>Het 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.</p>	Indicatie tijdschema / mijlpalen <p>2009: verkenning 2009-2014: planuitwerking 2015-2020: realisatie</p> Verwijzingen <p>Voordracht over het principeakkoord zoals opgenomen in het Convenant van het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (nr. 12/2008).</p>

Nr: 2	
Project: Spoorlijn Groningen - Leeuwarden	
<p>Probleem</p> <p><i>De huidige capaciteit van de spoorlijn Groningen - Leeuwarden is onvoldoende om het huidige aantal reizigers en de toekomstige groei te faciliteren. Er rijden nu twee stoptreinen en één sneltrein. Om aan de vraag te kunnen voldoen zouden er twee sneltreinen moeten gaan rijden. De huidige infrastructuur heeft hiervoor onvoldoende capaciteit.</i></p>	<p>Fase: Verkenningfase</p> <hr/> <p>Financiën</p> <p><i>In het Convenant Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn is bij de concrete projecten € 120 miljoen opgenomen voor (partiële) verdubbeling van de spoorlijn Groningen - Leeuwarden.</i></p>
<p>Doel</p> <p><i>Het realiseren van een kwaliteitssprong op het spoortraject Groningen-Leeuwarden en daarmee het verbeteren van de bereikbaarheid van de regio Groningen-Assen.</i></p>	<p>Politiek / Bestuurlijk</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> <i>Project maakt deel uit van het Convenant Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn.</i> <input type="checkbox"/> <i>Project is opgenomen in het Meerjaren-investeringsprogramma van de Regio Groningen-Assen.</i> <input type="checkbox"/> <i>Samenwerking met de provincie Friesland is aan de orde.</i>
<p>Beschrijving oplossing</p> <p><i>Om een frequentieverhoging (naar 2x sneltrein en 2x stoptrein) te kunnen realiseren op het spoortraject Groningen-Leeuwarden is het noodzakelijk om het traject deels te verdubbelen en aanpassingen te doen aan diverse stations (perronverlenging).</i></p>	<p>Indicatie tijdschema / mijlpalen</p> <p><i>2008-2009: verkenning 2010-2012: planuitwerking 2013-2017: realisatie</i></p> <hr/> <p>Verwijzingen</p> <p><i>Voordracht over het principeakkoord zoals opgenomen in het Convenant van het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (nr 12/2008). POP2</i></p>

Nr: 3	
Project: Spoorlijn Groningen - Veendam	
<p>Probleem</p> <p><i>In tegenstelling tot de meeste andere grote kernen in de regio wordt Veendam niet bediend door een treindienst. Het baanvak tussen Zuidbroek en Veendam wordt in de huidige situatie alleen gebruikt voor goederenvervoer. Met het oog op de potentiële vervoerwaarde van Veendam biedt dit kansen voor verbetering van de openbaar vervoervoorzieningen.</i></p>	<p>Fase: Planuitwerkingsfase/realiseringsfase</p> <hr/> <p>Financiën</p> <p><i>In het Convenant Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn is € 29 miljoen opgenomen voor de spoorlijn Groningen - Veendam. Op dit moment is € 15 miljoen nodig voor de infrastructurele aanpassingen op het traject Groningen Europapark - Veendam. Hiermee blijft nog € 14 miljoen beschikbaar voor de verbinding Groningen - Veendam, onder andere voor de overweg Esperantoweg (zie ook spoorwegveiligheid) en het afkopen van de beheer- en onderhoudskosten.</i></p>
<p>Doel</p> <p><i>Het verbeteren van de OV-as Groningen - Hoogezand-Sappemeer - Veendam als onderdeel van het regionaal HOV stelsel waarbinnen de belangrijkste woon- en werklocaties in de regio met elkaar verbonden worden. Hierdoor verbetert de reistijdgarantie en daarmee het concurrerend vermogen van het openbaar vervoer.</i></p>	<p>Politiek / Bestuurlijk</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> <i>In het Collegeprogramma 2007-2011 staat het project op de A-lijst Infrastructuur.</i> <input type="checkbox"/> <i>Project maakt deel uit van het Convenant Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn.</i> <input type="checkbox"/> <i>Het realisatiebesluit voor dit project is inmiddels genomen (voordracht 19/2008).</i>
<p>Beschrijving oplossing</p> <p><i>Reactivering van de spoorlijn Groningen-Veendam door het openstellen van het baanvak Zuidbroek-Veendam voor personentreinen. Hiernaast is een frequentieverhoging mogelijk op het traject Groningen-Zuidbroek. Uit de reeds uitgevoerd businesscase is gebleken dat reactivering van de treinverbinding Groningen-Veendam technisch en financieel haalbaar is.</i></p>	<p>Indicatie tijdschema / mijlpalen</p> <p><i>2008: verkenning 2008-2009: planuitwerking 2010: realisatie</i></p> <hr/> <p>Verwijzingen</p> <p><i>Voordracht over het principeakkoord zoals opgenomen in het Convenant van het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (nr. 12/2008).</i></p> <p><i>Brief 14 maart 2008 nr. 2008-14.919, VV Voordracht over de reactivering Groningen - Veendam (nr. 19/2008).</i></p>

Nr: 4	
Project: Doorkoppeling plus upgrade HS Groningen	
Probleem	Fase: Verkenningfase
<p><i>De noordelijke nevenlijnen zijn op dit moment niet aan elkaar gekoppeld, waardoor reizigers op Groningen Centraal moeten overstappen indien zij verder willen reizen dat het Hoofdstation. Uit studies naar OV-gebruik blijkt dat overstappen een remmende werking heeft op het OV-gebruik.</i></p>	Financiën <p><i>In het RSP-ZZL is een bedrag gereserveerd groot € 18 miljoen voor de doorkoppeling en upgrading van Groningen Hoofdstation.</i></p>
Doel	Politiek / Bestuurlijk
<p><i>Het aantal overstappen zoveel mogelijk te beperken, om zodoende een kwalitatief zo hoogwaardig mogelijk openbaar vervoer te realiseren. Door het doorkoppelen van treinen zullen meer reizigers gebruik gaan maken van de trein, wat de bereikbaarheid van de regio ten goede komt.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> <i>Project maakt deel uit van het Convenant Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn.</i>
Beschrijving oplossing	
<p><i>Door koppeling van de spoorlijnen uit Delfzijl en Roodeschool aan respectievelijk de lijnen naar Veendam en Nieuweschans ontstaat een kwalitatief hoogwaardiger OV. Reizigers kunnen dan immers zonder over te stappen rechtstreeks van bijvoorbeeld Hoogezand naar station Groningen-Noord. Om de doorkoppeling te realiseren dienen op het Groningen Centraal de sporen 1, 2 en 3 weer met elkaar verbonden te worden. Waar nodig zullen ook maatregelen t.a.v. de bereikbaarheid van perrons worden getroffen. Verkenning naar de mogelijkheden voor doorkoppeling op het hoofdstation ligt bij het projectbureau RegioTram. Dit is onderdeel van het door dit bureau op te stellen Regionaal Vervoerconcept Regiotram</i></p>	Indicatie tijdschema / mijlpalen <p><i>2009: verkenning 2010-2011: planuitwerking 2012-2013: realisatie</i></p> Verwijzingen <p><i>Voordracht over het principeakkoord zoals opgenomen in het Convenant van het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (nr. 12/2008).</i></p>

Nr: 5	
Project: Infra Q-liners en HOV-bus	
Probleem	Fase: Verkenningfase
<p>In Noord-Nederland is op zware vervoersrelaties waar geen spoor ligt, gekozen voor de inzet op frequent en snel hoogwaardig openbaar vervoer met de bus (HOV-bussen). Op dit moment worden Q-liners ingezet als HOV-bussen. De Q-liner is een hoogwaardige bus die sneller is dan regulier OV door de gestrekte routes en minder stops. In het kader van de netwerkanalyses is aandacht besteed aan deze HOV-busverbindingen. Daaruit blijkt dat een aantal HOV-verbindingen waarop nu Q-liners rijden te kampen heeft met knelpunten die de reistijd negatief beïnvloeden.</p>	Financiën
	<p>In het Convenant Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn is binnen het budget Kolibri tweede fase € 16 miljoen gereserveerd voor het verbeteren van de infrastructuur van de Q-liners en € 15 miljoen voor overige infrastructuur van de HOV-buslijnen.</p>
Doel	Politiek / Bestuurlijk
<p>Het verbeteren van de kwaliteit van de HOV-bussen, onder andere door het versnellen van de Q-liners, zodat deze kunnen concurreren met de auto wat betreft reistijd.</p>	<ul style="list-style-type: none"> □ Project maakt deel uit van het Convenant Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn. □ Project is opgenomen in het Meerjaren-investeringsprogramma van de Regio Groningen-Assen.
Beschrijving oplossing	Indicatie tijdschema / mijlpalen
<p>Aanleg van businfrastructuur met als doel de kwaliteit van de HOV-bussen te verbeteren door het verkorten van de reistijd. Dit kunnen bijvoorbeeld aparte busbanen zijn voor de Q-liners, of het aanpassen van verkeersregelinstallaties zodat de HOV-bussen prioriteit krijgen.</p>	<p>2009: verkenning 2010: planuitwerking 2011-2013: realisatie</p>
	Verwijzingen
	<p>Voordracht over het principeakkoord zoals opgenomen in het Convenant van het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (nr. 12/2008).</p>

Nr: 6	
Project: Transferia en busstations	
Probleem	Fase: Verkenningfase
<p>De transferia en busstations voor HOV-bus zijn van belang voor de kwaliteitsverbetering van de Q-liner en toekomstige overige HOV-lijnen. De transferia zijn belangrijke overstappunten tussen buslijnen maar ook tussen auto's, bus en ander OV. De verblijfskwaliteit op de transferia dient goed te zijn.</p>	Financiën
	<p>In het Convenant Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn is binnen het budget Kolibri € 46 miljoen gereserveerd voor de aanleg en het verhogen van de kwaliteit van transferia en busstations</p>
Doel	Politiek / Bestuurlijk
<p>Aanleggen en verbeteren van de kwaliteit van de busstations en de transferia.</p>	<p><input type="checkbox"/> Project maakt deel uit van het Convenant Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn.</p>
Beschrijving oplossing	
<p>Het gaat naast de aanleg en verbetering van bestaande transferia en busstations om bijvoorbeeld het maken van wachtruimtes, het plaatsen van verlichting, bevordering van de sociale veiligheid, aanbieden van dynamische reisinformatie en het aanbrengen van overige voorzieningen.</p> <p>In de Regio Groningen-Assen wordt bepaald waar in het netwerk de aanleg of verbetering van transferia en bushaltes gewenst is.</p>	Indicatie tijdschema / mijlpalen
	<p>2009-2010: verkenning 2011-2013: planuitwerking 2014-2016: realisatie</p>
	Verwijzingen
	<p>Voordracht over het principeakkoord zoals opgenomen in het Convenant van het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (nr. 12/2008).</p>

Nr: 7	
Project: Facelift stations	
Probleem	Fase: Verkenningfase
<p>In de huidige situatie zijn de treinstations aan de regionale spoorlijnen in Groningen van onvoldoende kwaliteit en niet (sociaal) veilig genoeg. Ook de herkenbaarheid met het oog op het Kolibri netwerk laat te wensen over.</p>	Financiën
	<p>In het Convenant Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn is binnen het budget Kolibri € 10 miljoen gereserveerd voor de opwaardering van de stations.</p>
Doel	Politiek / Bestuurlijk
<p>Het upgraden van alle treinstations aan de regionale spoorlijnen zodat ze voldoen aan basiskwaliteitseisen van Kolibri.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Project maakt deel uit van het Convenant Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn. <input type="checkbox"/> Project is opgenomen in het Meerjaren-investeringsprogramma van de Regio Groningen-Assen.
	Beschrijving oplossing
<p>De stations aan de regionale spoorlijnen dienen te voldoen aan de kwaliteitseisen die gesteld worden aan de stations vanuit het Kolibri OV-netwerk. Voor een deel worden nog aanpassingen aan de perronhoogte gerealiseerd, wordt het voorzieningenniveau verbeterd (dynamische reisinformatie, fietsenklemmen, parkeerplaatsen, overkappingen, wachtruimtes, etc.) en worden maatregelen genomen om de sociale veiligheid te verbeteren.</p>	<p>2009: verkenning 2010: planuitwerking 2011-2013: realisatie</p>
	<p>Voordracht over het principeakkoord zoals opgenomen in het Convenant van het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (nr. 12/2008).</p>

Nr: 8	
Project: Bereikbaarheid Lauwersmeergebied	
Probleem	Fase: Verkenningfase
<p>Een belangrijk verkeersknelpunt in Noordwest-Groningen is de gebiedsontsluitende weg N361. De kwaliteit van de hoofdontsluiting is onvoldoende. Knelpunten zijn het doorsnijden van de kommen, de ontbrekende parallelwegen en de verkeersveiligheid in de komtraverses. Ook de toename van het sluipverkeer op het onderliggende wegennet is een knelpunt.</p>	Financiën
Doel	Politiek / Bestuurlijk
<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Het verbeteren van de leefbaarheid in de kernen. <input type="checkbox"/> Het verbeteren van de N361 tot een gebiedsontsluitingsweg A, volgens de uitgangspunten Duurzaam Veilig. <input type="checkbox"/> Het vergroten van de verkeersveiligheid van de N361 (gedeelte Mensingeweer – Groningen) en Onderdendam. 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Provinciale Staten hebben besloten tot het uitvoeren van een tracé -MER studie. <input type="checkbox"/> Aanpak maakt deel uit van de spaarafspraken in het kader van de BDU. <input type="checkbox"/> Aanpak is onderdeel van het collegeprogramma 2007-2010. <input type="checkbox"/> Project maakt deel uit van het Convenant Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn.
Beschrijving oplossing	
<p>Het verbeteren van de hoofdwegenstructuur in Noordwest-Groningen door de aanleg van nieuwe infrastructuur en/of door het verbeteren van de bestaande hoofdwegen op het traject Mensingeweer – Groningen. GS hebben op 11 maart 2008 een voorkeurstracé bepaald. Dit tracé gaat buiten de kernen om, volgt zuidelijk van Winsum het spoor en sluit bij Groningen rechtstreeks aan op de knoop Oostelijke/Noordelijke Ringweg.</p>	<p>Indicatie tijdschema / mijlpalen</p> <p>2008/2009: verkenning 2009-2010: planuitwerking 2011-2013: realisatie</p> <hr/> <p>Verwijzingen</p> <p>Voordracht 56/2002 Voordracht 3/2005 Voordracht 43/2008 Brief 2008-14.168/11/A.13, VV.</p> <p>Voordracht over het principeakkoord zoals opgenomen in het Convenant van het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (nr. 12/2008).</p>

Nr: 9	
Project: Bereikbaarheid Veenkoloniën	
Probleem	Fase: Verkenningfase
<p>In de Veenkoloniën is behoefte aan structuurversterking om de vitaliteit van dit gebied te behouden en te versterken. Om te voorzien in deze structuurversterking van de Veenkoloniën is in het Convenant Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn ook een bedrag voor de Veenkoloniën opgenomen. In het gebied ontbreekt het nu aan een hoogwaardige OV-voorziening.</p>	<p>Financiën</p> <p>Een eerste raming van de aanlegkosten en exploitatiekosten moet blijken uit de verkenning.</p> <p>In het RSP-ZZL is een bedrag gereserveerd groot € 46 miljoen.</p>
Doel	Politiek / Bestuurlijk
<p>Bieden van een goede ontsluiting waarbij in eerste instantie hoogwaardige OV-verbinding tussen Stadskanaal en Groningen in beeld is die bijdraagt aan de regionale ontwikkeling en ontsluiting van Oost-Groningen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> □ In het Collegeprogramma 2007-2011 staat het project op de B-lijst Infrastructuur. □ Project maakt deel uit van het Convenant Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn. <p>In december 2008 hebben wij opdracht verleend aan het consortium Arriva, ProRail en Ballast Nedam voor het uitvoeren van een verkenning naar de mogelijkheden voor personenvervoer op de spoorlijn Veendam - Stadskanaal. Het resultaat van deze verkenning wordt in het tweede kwartaal van 2009 verwacht.</p>
Beschrijving oplossing	
<p>Het bedrag in het Convenant Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn is gereserveerd voor het realiseren van een goede ontsluiting van de Veenkoloniën. Inzet is de realisering van een spoorlijn tussen Veendam-Stadskanaal. Deze aanleg ligt in het verlengde van de reactivering van de spoorlijn Groningen-Veendam. In de verkenning wordt gekeken naar de meest geschikte tracés en wordt ook nagaan of en op welke wijze de lijn verantwoord te exploiteren zal zijn. Mocht dit niet tot de mogelijkheden behoren komen andere maatregelen ter verbetering van de bereikbaarheid van het gebied in beeld.</p>	<p>Indicatie tijdschema / mijlpalen</p> <p>2009-2010: verkenning 2011-2012: planuitwerking 2013-2015: realisatie</p> <p>Verwijzingen</p> <p>Voordracht over het principeakkoord zoals opgenomen in het Convenant van het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (nr. 12/2008).</p>

Nr: 10	
Project: Spoorverbinding Heerenveen - Groningen	
<p>Probleem</p> <p><i>De congestie aan de westkant van Groningen neemt toe. Om de bereikbaarheid van de regio Groningen - Assen in de toekomst te kunnen waarborgen dient ingezet te worden op een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding. Op dit moment is er geen spoorlijn tussen Heerenveen en Groningen en wordt Drachten niet door het spoor ontsloten. Drachten is op dit moment de grootste plaats van Nederland die niet door het spoor ontsloten wordt.</i></p>	<p>Fase: Verkenningfase</p> <hr/> <p>Financiën</p> <p><i>In het Convenant Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn is € 577 miljoen opgenomen voor de spoorlijn Groningen - Heerenveen.</i></p>
<p>Doel</p> <p><i>Het verbeteren van de bereikbaarheid op het traject Groningen - Heerenveen met hoogwaardig openbaar vervoer.</i></p>	<p>Politiek / Bestuurlijk</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> <i>Project maakt deel uit van het Convenant Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn.</i> <input type="checkbox"/> <i>Samenwerking met de provincie Friesland is aan de orde.</i>
<p>Beschrijving oplossing</p> <p><i>Een oplossing is de aanleg van een spoorlijn tussen Heerenveen en Groningen. Daarnaast wordt ook Drachten met deze spoorlijn aangesloten op het landelijke spoorwagennet. Deze spoorlijn kan tevens de A7 op het traject Heerenveen-Groningen ontlasten. Bij de nadere uitwerking zal tevens worden gekeken naar de mogelijkheden om Leek/Roden te ontsluiten per spoor via deze lijn. Verder wordt onderzocht of deze lijn technisch zo kan worden vormgegeven, dat zij naast een eventuele toekomstige hogesnelheidslijn ook een tramverbinding zou kunnen faciliteren.</i></p>	<p>Indicatie tijdschema / mijlpalen</p> <p><i>2009-2012: verkenning 2013-2016: planuitwerking 2017-2020: realisatie</i></p> <hr/> <p>Verwijzingen</p> <p><i>Voordracht over het principeakkoord zoals opgenomen in het Convenant van het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (nr. 12/2008).</i></p>

Nr: 11	
Project: RegioRail - RegioTram	
Probleem	Fase: Verkenningfase
<p>In de Netwerkanalyse Groningen - Assen 2030 wordt geconcludeerd dat de kerngebieden en de voorzieningen die voor het economisch functioneren van de regio van belang zijn, steeds slechter bereikbaar worden voor het autoverkeer. Knelpunten in de bereikbaarheid in de provincie Groningen doen zich vooral voor in de zone van de Zuidelijke Ringweg Groningen, op het Zernikecomplex, nabij het UMCG en in de binnenstad van Groningen. De Netwerkanalyse concludeert dat voor het verbeteren van de bereikbaarheid van de economische kerngebieden van de regio een breed maatregelenpakket voor de auto, het openbaar vervoer, de fiets en het goederenvervoer noodzakelijk is.</p>	<p>Financiën</p> <p>De kosten voor het volledige pakket aan maatregelen zoals opgenomen in het Raamwerk RegioRail bedragen €702 miljoen. Een groot gedeelte van dit bedrag is echter gedekt binnen de budgetten die beschikbaar zijn voor de afzonderlijke projecten, zoals ook opgenomen in dit MIT. Onder andere het RSP/ZZL-budget t.b.v. de RegioTram (€ 115 mln.). Het resterende tekort op het gehele programma bedraagt €244 miljoen. Rekening moet worden gehouden met een beslag van €70 tot €80 miljoen op provinciale middelen.</p>
Doel	Politiek / Bestuurlijk
<p>Het verbeteren van de bereikbaarheid van de regio Groningen - Assen door middel van het verbeteren van het openbaar vervoer.</p>	<ul style="list-style-type: none"> □ In het Collegeprogramma 2007-2011 staat het project op de A-lijst Infrastructuur. □ Onderdelen van het Raamwerk RegioRail maken deel uit van het Convenant Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn.
Beschrijving oplossing	
<p>Het vergroten van de bereikbaarheid van de regio Groningen - Assen door het verbeteren van het regionale spoor, het aanleggen van regiotramlijnen en het integreren van deze twee modaliteiten. De volgende projecten maken onderdeel uit van het Raamwerk RegioRail: Aanpassing station Europapark, doorkoppeling plus upgrade HS Groningen, spoorwegveiligheid, trein Groningen - Veendam, spoorlijn Groningen - Leeuwarden en de nieuwe regiotramlijnen, waaronder de lijn HS Groningen - Zernike.</p>	<p>Indicatie tijdschema / mijlpalen</p> <p>verkenning: 2009 planuitwerking: 2009 - 2011 realisatie: 2012 - 2014</p> <p>Medio 2009 is een go/no go-moment. Bij een go wordt gestart met de verdere planuitwerking. Hierop zal een nieuw go/no go-moment volgen.</p> <p>Verwijzingen</p> <p>Voordracht over het principeakkoord zoals opgenomen in het Convenant van het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (nr. 12/2008).</p> <p>Brief 2008-26.722, VV en bijbehorend schetsboek Regiotram.</p>

Nr: 12	
Project: Spoorwegveiligheid	
Probleem	Fase: Verkenningfase
<p>Het is de bedoeling om een kwaliteitssprong te realiseren op het spoortraject Groningen - Assen - Zwolle en Groningen - Nieuweschans/Veendam door middel van frequentieverhoging. Om op beide trajecten een frequentieverhoging te kunnen realiseren is het noodzakelijk om op het traject Groningen Europapark - Groningen Hoofdstation het aantal sporen uit te breiden van drie naar vier. Zowel voor de frequentieverhoging als de uitbreiding van het aantal sporen dient er een oplossing gevonden te worden voor de overweg Esperantostraat.</p>	<p>Financiën</p> <p>In het Convenant Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn is binnen het budget LMCA Koopmans € 20 miljoen gereserveerd voor overwegveiligheid. Daarnaast zijn binnen het budget van de reactivering Groningen - Veendam middelen beschikbaar voor een oplossing van de overweg in de Esperantostraat.</p>
Doel	Politiek / Bestuurlijk
<p>Verbeteren van de spoorwegveiligheid op spoorwegovergangen waardoor een frequentieverhoging mogelijk wordt.</p>	<ul style="list-style-type: none"> □ Project maakt deel uit van het Convenant Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn. □ Project is opgenomen in het Meerjaren-investeringsprogramma van de Regio Groningen-Assen.
Beschrijving oplossing	
<p>Aanpassen overweg Esperantostraat in Groningen op het samenloopbaanvak Groningen-Assen en Groningen-Nieuweschans bijvoorbeeld door een ongelijkvloerse kruising.</p>	<p>Indicatie tijdschema / mijlpalen</p> <p>2009-2010: verkenning 2011-2013: planuitwerking 2014-2016: realisatie</p> <p>Verwijzingen</p> <p>Voordracht over het principeakkoord zoals opgenomen in het Convenant van het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (nr. 12/2008). Voordracht over de reactivering Groningen - Veendam (nr. 19/2008).</p>

Nr: 13	
Project: Europapark (4e spoor) en 4-sporigheid HS	
Probleem	Fase: Verkenningfase
<p>Door de reactivering van de lijn Groningen - Veendam per april 2010 en de geplande frequentieverhoging voor Groningen - Assen is het voor een goed uit te voeren dienstregeling niet voldoende om met drie sporen te volstaan tussen station Groningen Europapark en Groningen hoofdstation.</p>	Financiën
	<p>In het Convenant Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn is binnen het budget LMCA Koopmans € 16 miljoen gereserveerd voor de uitbreiding van station Groningen - Europapark van drie naar vier perrons.</p>
Doel	Politiek / Bestuurlijk
<p>Zorgen dat een goede dienstregeling via station Europapark mogelijk blijft na de reactivering van de lijn Groningen - Veendam en de frequentieverhoging voor Groningen - Assen met voldoende verdere ontwikkelingskansen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Project maakt deel uit van het Convenant Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn. <input type="checkbox"/> Project is opgenomen in het Meerjaren-investeringsprogramma van de Regio Groningen-Assen.
	Beschrijving oplossing
<p>Het definitieve station Europapark aanleggen met vier in plaats van drie perrons en het uitbreiden van het spoor tussen Groningen hoofdstation en Groningen Europapark van 3 naar vier sporen.</p>	Indicatie tijdschema / mijlpalen
	<p>2009-2010: verkenning 2011-2013: planuitwerking 2014-2016: realisatie</p>
	Verwijzingen
	<p>Voordracht over het principeakkoord zoals opgenomen in het Convenant van het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (nr. 12/2008).</p>

Nr: 14	
Project: Eindbeeld N366	
Probleem	Fase: Verkenningfase / planuitwerkingsfase / realisatiefase.
De N366 vervult een belangrijke rol in de ontsluiting van de regio Zuid-Oost. Op het terrein van de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid doen zich problemen voor die een bedreiging vormen voor de verdere ontwikkeling van het gebied.	Financiën
	Het project wordt gefaseerd uitgevoerd. Met de regio zijn afspraken gemaakt over de eerste twee fasen. De uitvoeringskosten zijn deels bekend. Op basis van een uitgevoerde studie in het kader van de Agenda voor de Veenkoloniën moet rekening worden gehouden met een beslag op provinciale middelen van tussen de € 14 en € 16 mln.
Doel	Politiek / Bestuurlijk
De realisatie van een hoogwaardige verbinding, die bijdraagt aan de regionale ontwikkeling. De verbinding sluit goed aan op het omliggende hoofdwegennet.	<ul style="list-style-type: none"> □ Ombouw van de N366 is een van de topprioriteiten uit de agenda voor de Veenkoloniën. Met de in dit kader uitgevoerde studie is de verkenningfase grotendeels afgerond. □ Aanpak maakt deel uit van de spaarafspraken in het kader van de BDU. Aanpak is onderdeel van het collegeprogramma 2007-2010. □ In de periode 2005-2007 zijn de eerste twee kruisingen (Alteveer en Stadskanaal) ongelijkvloers gemaakt (1e fase). Voor 2009 staat de uitvoering van de kruisingen van Boekerenweg en Onstwedderweg gepland (2e fase).
	Beschrijving oplossing
Door de ombouw van de N366 tot een hoogwaardige stroomweg wordt zowel de doorstroming als de verkeersveiligheid sterk verbeterd. Het gaat vooral om het ongelijkvloersmaken van de aansluitingen met het onderliggende wegennet en het verdubbelen van het weggedeelte Veendam-Pekela. De uitvoering vindt gefaseerd plaats.	<p>verkenning: afgerond in 2004 planuitwerking: 2009-2013 realisatie: 2009-2015</p>
	<ul style="list-style-type: none"> □ Voordracht nr. 6/2006 □ Rapport "Eindbeeld N366, N391 en rondweg Emmen". □ Brief aan PS over de voortgang verbetering N366 nr. 2008-09475/10/A.21, VV

Nr: 15	
Project: Hoofdontsluiting Leek - Roden	
Probleem	Fase: Verkenningfase (bij positief opnamebesluit)
Op de bestaande hoofdwegen in/rond Leek en Roden verergeren bestaande problemen en ontstaan nieuwe problemen als er, conform de opgave van het (ontwerp) Intergemeentelijk Structuurplan (IGS) Leek-Roden, tot 2030 5.800 nieuwe woningen worden gebouwd.	Financiën
	Indicatief houden wij als vertrekpunt aan een totaal investeringsbedrag van tussen de € 30 en € 35 mln. Rekening moet worden gehouden met een beslag op provinciale middelen van tussen de € 8 en € 11 mln.
Doel	Politiek / Bestuurlijk
Het ontwikkelen van een voorstel voor een adequate hoofdontsluiting voor Leek-Roden voor de situatie met 5.800 nieuwe woningen, als onderdeel van het (ontwerp) Intergemeentelijk Structuurplan Leek-Roden (IGS).	<ul style="list-style-type: none"> □ Het voorontwerp IGS heeft veel maatschappelijke reacties opgeroepen. In november 2007 is in de stuurgroep IGS afgesproken dat de beide provincies een nieuwe studie naar de hoofdontsluiting van Leek en Roden uitvoeren. De gemeenteraad van Leek heeft zich 31 maart 2008 uitgesproken voor een westelijke ontsluitingsweg langs Leek/Tolbert. De gemeenteraad van Noordenveld heeft zich op 27 maart 2008 unaniem uitgesproken tegen een weg door de Maatlanden. □ In het Collegeprogramma 2007-2011 staat het project op de A-lijst Infrastructuur.
Beschrijving oplossing	Indicatie tijdschema / mijlpalen
Aanleg van een Westtangent langs Leek met aansluitend een oost-westverbinding tot aan de geplande nieuwbouw bij Nieuw-Roden. Ter zijner tijd besluitvorming over het resterende deel van de oost-westverbinding door of langs bebouwd gebied tot aan de bestaande hoofdontsluiting in Roden, afhankelijk van fasering woningbouwopgave en de autonome ontwikkeling van het verkeer.	<p>verkenning: 2009 planuitwerking: 2010 - 2012 realisatie: 2013 - 2014</p> <p>Nb. De aanleg van het resterende deel van de oost-westverbinding vindt gedurende de planperiode (tot 2030) plaats.</p>
	Verwijzingen
	MIP 2008-2015 regio Groningen-Assen

Nr: 16	
Project: Wegverbinding Groningen-Delfzijl (N360 - N46)	
<p>Probleem</p> <p>Momenteel is een studie gaande naar deze wegverbinding. Aanleiding voor deze studie is de toenemende doorstromingsproblemen op het traject Ten Boer-Groningen, alsook de behoefte aan een actuele visie op functie en bijpassende vormgeving op de gehele route. Tevens wordt gestudeerd op de mogelijkheden en effecten van een eventuele kortsluiting tussen de N360 en de Eemshavenweg (N46) al dan niet in combinatie met capaciteitsverruiming van de Eemshavenweg tussen Bedum en Groningen.</p>	<p>Fase: Verkenningfase / voor fietsroute Plus geldt verkenningfase bij positief opnamebesluit.</p> <p>Financiën</p> <p>De kosten van de uit te voeren verbeteringsmaatregelen worden voorlopig ingeschat op een bedrag van tussen de € 50 en € 70 mln. Rekening moet worden gehouden met een beslag op provinciale middelen van tussen de € 20 en € 33 mln.</p>
<p>Doel</p> <p>Het verbeteren van de verkeersafwikkeling op het huidige tracé en het onderzoeken van de mogelijkheden die een kortsluiting met de provinciale Eemshavenweg (N46) biedt voor het afvangen van verkeersstromen. Tevens is het de bedoeling een fietsroute Plus te realiseren tussen Ten Boer - Groningen. Het neven doel van de studie is de verbetering van de verkeersveiligheid voor de gehele route.</p>	<p>Politiek / Bestuurlijk</p> <ul style="list-style-type: none"> □ Overeenkomstig het investeringsprogramma 2005-2009 Regio Groningen-Assen is in 2007 gestart met de planstudie Groningen-Delfzijl N360-(N46). □ In het Collegeprogramma 2007-2011 staat de planstudie op de B-lijst. □ Aanpak maakt deel uit van de spaarafspraken in het kader van de BDU.
<p>Beschrijving oplossing</p> <p>De oplossing is nog niet bekend. De eerste fase van de planstudie is afgerond met een verkeerskundig vooronderzoek. Medio 2009 is een voorkeursalternatief bekend.</p>	<p>Indicatie tijdschema / mijlpalen</p> <p>verkenning: gereed eind 2009 / begin 2010 planuitwerking: 2010- 2012 realisatie: 2013-2016</p> <p>Verwijzingen</p> <p>Voor het uitvoeren van de planstudie hebben Provinciale Staten bij de VJN 2007 een bedrag van € 50.000,- beschikbaar gesteld.</p>

Nr: 17	
Project: Rondweg Zuidhorn (N355)	
Probleem	Fase: Planuitwerkingsfase
<p><i>In verband met de voorgenomen vaarwegverruiming van de vaarweg Lemmer-Delfzijl door de provincie Fryslân en Groningen moet de bestaande brug over het Van Starckenborghkanaal worden vernieuwd. De brug in de Rijksstraatweg (N355) voldoet niet aan de vereiste uitgangspunten voor doorvaarthoogte en -breedte. Daarnaast is ten oosten van de kern Zuidhorn gestart met de planontwikkeling voor de nieuwe woonwijk De Oostrand. Door deze twee ontwikkelingen bestaat de wens om de barrièrewerking van de Rijksstraatweg (N355) tussen Noordhorn en Zuidhorn en tussen de nieuwe woonwijk en de kom van Zuidhorn te voorkomen.</i></p>	<p>Financiën</p> <p><i>De kosten van alternatief 4A-III zijn geraamd op € 28,9 mln. Hiervan is € 24,4 mln. gedekt. Rekening moet worden gehouden met een aanvullend beslag op provinciale middelen van € 4,5 mln.</i></p>
Doel	Politiek / Bestuurlijk
<p><i>Het optimaliseren van het functioneren van de regionale verbinding Groningen- Leeuwarden in en om Zuidhorn waarbij getracht wordt om de barrière tussen enerzijds Noordhorn en de kom van Zuidhorn en anderzijds tussen de nieuwe locatie van de woonwijk De Oostrand en de dorpskom van Zuidhorn als gevolg van de N355 en de aanwezigheid van het Van Starckenborghkanaal te minimaliseren.</i></p>	<p><input type="checkbox"/> <i>In het Collegeprogramma 2007-2011 staat het project op de A-lijst Infrastructuur.</i></p>
Beschrijving oplossing	
<p><i>Provinciale Staten hebben op 23 april 2008 gekozen voor het tracé van alternatief 4A-III. Dit alternatief voorziet in een omlegging van de N355 ten oosten van de woonwijk Oostergast, kruist met een vaste hoge brug het Van Starckenborghkanaal, buigt vervolgens af naar het westen en sluit ten zuiden van Noordhorn aan op de bestaande infrastructuur. De bestaande beweegbare brug wordt vervangen door een nieuwe beweegbare brug op de huidige locatie.</i></p>	<p>Indicatie tijdschema / mijlpalen</p> <p><i>verkenning: afgerond in 2008 planuitwerking: 2009 realisatie: 2010 - 2013</i></p> <p>Verwijzingen</p> <p><input type="checkbox"/> <i>Voordracht 09/2008 (vaststelling tracé door Provinciale Staten)</i></p>

Nr: 18	
Project: Verdubbeling noordelijk deel N33	
<p>Probleem</p> <p><i>De huidige sterke economische ontwikkelingen in de Eemsdelta zorgen veel extra verkeersbewegingen. De huidige route heeft niet dezelfde hoogwaardige kwaliteit als het zuidelijk deel (Assen-Zuidbroek) over enkele jaren zal kennen. Dat gedeelte wordt de komende jaren verdubbeld.</i></p>	<p>Fase: Verkenningfase (bij positief opnamebesluit)</p> <hr/> <p>Financiën</p> <p><i>De kosten worden geraamd op tussen de € 50 en € 60 mln. Hiervoor is nog geen dekking aanwezig. Rekening moet worden gehouden met een beslag op provinciale middelen van tussen de € 8 en € 12 mln.</i></p>
<p>Doel</p> <p><i>Het verbeteren van de bereikbaarheid van de Eemsdelta en het verbeteren van de verkeersveiligheid. Daarnaast zal het de routekeuze van verkeer dat nu gebruik maakt van de N360 en de N362 beïnvloeden.</i></p>	<p>Politiek / Bestuurlijk</p> <p><i>Aangenomen motie van 23 april 2008 met verzoek verkenning te starten. Aangenomen motie van 10 december 2008 met verzoek om afspraken te maken met de Minister voor gefaseerde verdubbeling van de N33 ingeval er bespaard kan worden op de Rijksgelden voor de verdubbeling van het zuidelijke deel van de N33. In het Collegeprogramma 2007-2011 staat het project op de C-lijst Infrastructuur.</i></p> <p><i>Tijdens de behandeling van het MIRT in de Tweede Kamer (december 2008) heeft de minister uitgesproken samen met de regio een verkenning te starten.</i></p>
<p>Beschrijving oplossing</p> <p><i>Het verdubbelen van de N33 tot autoweg 2x2 (100 km per uur) ongelijkvloers van Zuidbroek tot het Eemskanaal.</i></p>	<p>Indicatie tijdschema / mijlpalen</p> <p><i>verkenning: 2009 - 2010 planuitwerking: 2011- 2015 realisatie: 2016 - 2020</i></p> <hr/> <p>Verwijzingen</p> <p><i>statenvergadering 23 april 2008 motie nr. 1 statenvergadering 10 december 2008 motie nr. 2</i></p>

Nr: 19	
Project: Vervanging bruggen Aduard en Dorkwerd c.a.	
Probleem	Fase: Verkenningfase
<p>De bruggen in Aduard en Dorkwerd dienen vervangen te worden in het kader van de opwaardering van het Van Starckenborghkanaal naar klasse Va. De bruggen zijn bovendien aan het einde van hun levensduur.</p>	Financiën
	<p>Aangehouden wordt een investeringsbedrag van tussen de € 32 en € 34 mln. Uitgegaan wordt van een vergoeding door Rijkswaterstaat voor strikt het vervangen van de beide bruggen, geraamd op € 18.5 miljoen. Voor het provinciale aandeel in de projectkosten moet rekening worden gehouden met een beslag op provinciale middelen van tussen de €9 en € 11 mln.</p>
Doel	Politiek / Bestuurlijk
<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> opwaardering Van Starckenborghkanaal; <input type="checkbox"/> goede ontsluiting van het betreffende achterland; <input type="checkbox"/> verbeteren leefbaarheid/veiligheid in het studiegebied waar dat problematisch is. 	<p>In het voorjaar van 2009 zullen Provinciale Staten het voorkeursalternatief behandelen.</p>
Beschrijving oplossing	Indicatie tijdschema / mijlpalen
<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> vervangen beide bruggen voor alle verkeer, <input type="checkbox"/> een ontsluitingsroute om Aduard en de Nijelandsterpolder heen; <input type="checkbox"/> aansluiting op de N355 bij Nieuwklap 	<p>afronding verkenning: begin 2009 planuitwerking: 2009 - 2010 realisatie: 2010 - 2013</p>
	Verwijzingen
	<p>Brief van 2 juli 2008, 2008-36.768, BW, betreffende het voorkeursalternatief voor de vervanging van de bruggen bij Aduard en Dorkwerd.</p>

Nr: 20	
Project: Wegverbinding Groningen - Zuidhorn (N355)	
<p>Probleem</p> <p>Op deze gebiedsontsluitingsweg A is met name in de ochtend- en avondspits in toenemende mate sprake van verkeersafwikkelingsproblemen (auto en OV). Het weggedeelte tussen Aduard en aantakking aansluiting Ringweg Groningen springt er hier in negatieve zin uit. Daarnaast kent de weg op slechts enkele plekken een parallelstructuur, waardoor conflicten optreden met het aanwezige landbouwverkeer. Ten aanzien van het fietsverkeer voldoet de huidige voorziening niet aan de eisen qua breedte, comfort en scoort deze slecht op verkeersveiligheid. Daarnaast zijn er veel onveilige fietsoversteken over de drukke N355. Het openbaar vervoer fungeert in de huidige vorm nog niet als een goed alternatief voor de auto. De aanpak van de wegverbinding Groningen - Zuidhorn is onderwerp geweest van studie.</p>	<p>Fase: Realisatiefase/verkenningfase</p> <hr/> <p>Financiën</p> <p>Voor de uitvoering van de Fietsroute Plus Groningen-Zuidhorn hebben PS via voordracht nr.16/2006 een krediet beschikbaar gesteld. De overige verbeteringsmaatregelen zijn in 2006 begroot op € 11,5 mln. Rekening moet worden gehouden met een beslag op provinciale middelen van tussen de € 4 en € 5 mln.</p>
<p>Doel</p> <p>Verbetering van de verkeersafwikkeling (ook voor het OV) op de N355 en een verbetering van de fietsverbinding tussen Groningen en Zuidhorn. Het neven doel is de verbetering van de verkeersveiligheid op dit weggedeelte.</p>	<p>Politiek / Bestuurlijk</p> <ul style="list-style-type: none"> □ Aanpak maakt deel uit van de spaarafspraken in het kader van de BDU. □ In het Collegeprogramma 2007-2011 staat het project op de A-lijst Infrastructuur. □ Er bestaat een relatie met het project vervanging bruggen Aduard / Dorkwerd c.a.
<p>Beschrijving oplossing</p> <ul style="list-style-type: none"> □ Aanleg fietsroute Plus □ Aanpak aansluiting N355/Aduard □ Opheffen van de aansluiting Zijlvesterveg (aansluiting Hoogkerk) na realisatie van de noord-zuidroute □ Opvangparallelwegen zuidzijde □ Aanleg van een parallelweg aan de noordzijde. Opheffen van weg-aansluitingen □ Aanpassen brug Aduarderdiep. <p>Voor wat de aanpak aansluiting Aduard geldt dat afstemming zal plaatsvinden op de besluitvorming over het project vervanging van de bruggen Aduard en Dorkwerd c.a.</p>	<p>Indicatie tijdschema / mijlpalen</p> <p>verkenning: afgerond in 2006 planuitwerking: 2009 - 2011 realisatie: 2012 - 2016</p> <hr/> <p>Verwijzingen</p> <ul style="list-style-type: none"> □ Hoofdrapport is vastgesteld door Provinciale Staten in de vergadering van 29 maart 2006 (zie brief van 30 januari 2006 nr. 2005-24160a). □ De voordracht Fietsroute Plus is vastgesteld in op 13 juni 2006 (voordracht 16/2006).

Nr: 21	
Project: Oostelijke Ringweg Groningen	
Probleem	Fase: Verkenningfase
<p>Op de Oostelijke Ringweg Groningen doen zich in toenemende mate capaciteitsproblemen voor. Bovendien voldoet de weg niet aan de inrichtingseisen van een stroomweg. Daardoor gebeuren er relatief veel ongevallen op de kruisingen (twee locaties komen voor in de top 10 van de black spots 2004-2006 Groningen).</p>	Financiën
	<p>Voor het ongelijkvloers maken van de Oostelijke Ringweg is een bedrag beschikbaar groot € 18 mln. Dit bedrag maakt deel uit van de afkoopsom die ontvangen is bij de overname van het beheer en onderhoud van de Oostelijke Ringweg en de Eemshavenweg van het rijk. Wij gaan op dit voor de uitvoering van dit project uit van kostenraming groot € 30 mln. Naast de genoemde € 18 mln. kan een beroep worden gedaan op het spaarbedrag voor de aanpak van de Ring Groningen. Er hoeft verder geen rekening te worden gehouden met een extra beslag op provinciale middelen.</p>
Doel	Politiek / Bestuurlijk
<p>Verbetering van de doorstroming en de verkeersveiligheid door een duurzame en ongelijkvloerse Oostelijke Ringweg. In het kader van de overdracht is met het rijk afgesproken dit voor 2020 te realiseren. Er wordt naar gestreefd dit in 2015 te hebben gerealiseerd.</p>	<ul style="list-style-type: none"> □ Het eindbeeld is de gehele Ring Groningen op termijn ongelijkvloers te maken. □ Voor deze aanpak wordt sinds 2001 door provincie en gemeente Groningen jaarlijks een bedrag gespaard groot € 2,67 miljoen. De ene helft uit eigen middelen de andere uit de BDU. □ In het Collegeprogramma 2007-2011 staat het project op de A-lijst Infrastructuur.
	Beschrijving oplossing
<p>Ongelijkvloerse kruisingen en eventueel verminderen van het aantal kruisingen. De uiteindelijke oplossingsvoorstellen zullen worden ondergebracht in de studie Eindbeeld Oostelijke Ringweg die, na inspraak, in het voorjaar 2009 zal worden afgerond.</p>	<p>verkenning: 2009 planuitwerking: 2009 - 2011 realisatie: 2009 - 2015</p>
	<ul style="list-style-type: none"> □ voordracht overdracht Oostelijke Ringweg en de Eemshavenweg (nr. 32/2006) □ brief aan PS kenmerk 2007-13.007/22/A.14 □ brief over pricipikeuze (2008-52.985/39/A.9, VV

Nr: 22	
Project: Westelijke Ringweg Groningen	
Probleem	Fase: Verkenningsfase (bij positief opnamebesluit)
<p>De Ringweg Groningen kent in toenemende mate verkeersafwikkelingsproblemen. De Ringweg heeft een belangrijke functie voor het doorgaande, regionale en stedelijke verkeer. Het rijk, de provincie en de gemeente Groningen hebben de ambitie de Ringweg, als belangrijke drager van het verkeerssysteem van de stad, op orde te houden en te brengen met als motto "de ring moet stromen". In dat verband wordt de komende jaren gewerkt aan de aanpak van de Zuidelijke en Oostelijk Ringweg. Voor de provincie en de gemeente ligt er de opgave om de Westelijke Ringweg geheel ongelijkvloers te maken.</p>	Financiën
	<p>Voor de verdere aanpak van de Westelijke Ringweg moet rekening worden gehouden met een totale investering van tussen de € 60 - € 80 mln. Het spaarbedrag voor de aanpak van de Ring Groningen in beeld als dekkingsbron maar is voor de periode tot 2020 volstrekt onvoldoende om die investeringskosten te dekken. Vandaar dat in het MIT rekening moet worden gehouden met een beslag op provinciale middelen van tussen de € 30 en € 40 mln.</p>
Doel	Politiek / Bestuurlijk
<p>Verbetering van de doorstroming en de verkeersveiligheid door een duurzame en ongelijkvloerse Westelijke Ringweg.</p>	<ul style="list-style-type: none"> □ Het eindbeeld is de gehele Ring Groningen op termijn ongelijkvloers te maken. □ Voor deze aanpak wordt sinds 2001 door provincie en gemeente Groningen jaarlijks een bedrag gespaard groot € 2,67 miljoen. De ene helft uit eigen middelen de andere uit de BDU.
Beschrijving oplossing	Indicatie tijdschema / mijlpalen
<p>Het ongelijkvloers maken van alle gelijkvloerse kruisingen van de Westelijke Ringweg. Het betreft de volgende grote projecten: De kruising Hoendiep. (reeds uitgevoerd) De kruising Friesestaatweg. De kruising Pleiadenlaan.</p> <p>Verder het opheffen en/of combineren van de overige minder zwaar belaste kruisingen, en capaciteitsuitbreiding bij de kruising Westelijke Noordelijke Ringweg.</p>	<p>verkenning: 2010 - 2011 planuitwerking: 2012 - 2015 realisatie: 2015 - 2020</p>
	Verwijzingen

Nr: 23	
Project: Dynamisch verkeersmanagement (DVM)	
Probleem	Fase: Verkenningfase (bij positief opnamebesluit)
<p>Het zal zeker tot 2020 duren voordat alle voorgenomen maatregelen aan de Ringwegen Groningen voltooid zijn. Tot die tijd schiet de capaciteit van de Ringwegen tekort. Bij calamiteiten kunnen weggebruikers maar moeizaam geïnformeerd worden en zoeken mensen op goed geluk andere routes. Via hoogwaardige openbaar vervoerroutes en transferia worden de komende jaren prima alternatieven richting de stad geboden. Mensen zijn zich onvoldoende bewust welke alternatieven er zijn en dat zij aan de rand van de stad zonder veel vertraging kunnen overstappen van auto op bus.</p>	<p>Financiën</p> <p>De uitvoeringskosten zijn nog niet bekend. DVM is opgenomen in het Meerjaren Investerings Programma 2008-2015 van de regio Groningen-Assen, zonder dat overigens bedragen zijn genoemd. Voor de uitvoering van maatregelen zijn ook in de eigen begroting geen middelen opgenomen. Voorlopig moet rekening worden gehouden met een beslag op provinciale middelen van tussen de € 8 en € 15 mln.</p>
Doel	Politiek / Bestuurlijk
<p>Met dynamisch verkeersmanagement het verkeer volgen, informeren, geleiden of sturen. Dynamische informatie geven over de beschikbaarheid van openbaar vervoer bij de nieuwe transferia.</p>	<ul style="list-style-type: none"> □ Dynamisch verkeersmanagement is onderdeel van de bereikbaarheidsstrategie uit de Netwerkanalyse Groningen-Assen, die op 10 juli 2006 is vastgesteld door de stuurgroep regio Groningen-Assen en vervolgens is aangeboden aan de minister van Verkeer en Waterstaat. □ Gedacht wordt aan het opstellen van een uitvoeringsprogramma.
Beschrijving oplossing	Tijdschema / mijlpalen
<p>Real-time monitoring van het verkeer op de naderingsroutes en ringwegen; Instrumenten om hieruit conclusies te trekken over mogelijke ingrepen die het verkeer helpen vlotter door te stromen; Instrumenten om op basis hiervan het verkeer te informeren of te sturen.</p>	<p>verkenning: 2009 planuitwerking: 2009-2018 realisatie: 2009-2019</p>
	<p>Verwijzingen</p> <p>Op initiatief van de provincie Groningen is op 6 december 2007 een regionale afstemmingsgroep DVM van start gegaan, die ressorteert onder het BOVV en POVV regio Groningen-Assen.</p>

Nr: 24	
Project: Netwerkanalyse vaarwegen / opwaardering Aduarderdiep	
Probleem	Fase: Verkenningfase (bij positief opnamebesluit)
<p>Het Aduarderdiep is momenteel bevaarbaar voor Klasse IV vaarschepen. Vanuit de markt (bedrijventerrein Aduarderdiep) en de ontwikkeling van het bedrijventerrein Westpoort ontstaat de behoefte het Aduarderdiep op te waarden en geschikt te maken voor klasse V schepen.</p>	Financiën
	<p>De oorspronkelijke kosten voor het project waren ingeschat op € 18,6 mln. De gevraagde rijkssubsidie zou dan € 9,3 mln. bedragen. N.a.v. de rijksbeoordeling van deze Quick Win is onderzoek gedaan naar een versobering. Een beperkte versobering lijkt mogelijk. Op dit moment gaan we uit van een investeringsbedrag van € 15 mln. De gevraagde rijkssubsidie zal dan € 7,5 mln. bedragen. De belanghebbende gemeente, provincie en particulieren zullen eveneens € 7,5 mln. moeten bijdragen aan het project. Een kostenverdeling is nog niet gemaakt. Rekening moet worden gehouden met een beslag op provinciale middelen van tussen de € 3 en € 5 mln.</p>
Doel	Politiek / Bestuurlijk
<p>Het opwaarderen van het Aduarderdiep van klasse IV naar enkelstrooks klasse V. Met deze opwaardering is de bereikbaarheid voor dit type schepen vanaf de vaarweg Lemmer - Delfzijl gegarandeerd.</p>	<p>Het project is bij het rijk ingediend als Quick Win. Dit als vervolg op de in 2008 uitgevoerde Netwerkanalyse Vaarwegen. Voor de Quick Wins heeft het rijk circa € 50 mln. beschikbaar. Het project kent een positief KBA. Voor de eerste tranche is dit project vanwege de hoge kosten afgewezen. Het rijk heeft verzocht het project te versoberen en in te dienen voor de 2^e tranche.</p>
Beschrijving oplossing	Indicatie tijdschema / mijlpalen
<p>Het project betreft de volgende werkzaamheden die nodig zijn om de vaarweg op te waarden tot enkelstrooks klasse V.</p> <ul style="list-style-type: none"> • verruimen bocht aansluiting Van Starckenborghkanaal; • baggeren (verdiepen en op enkele plaatsen verbreden); • aanleg zwaikom; • aanleg verkeersregelingssysteem. <p>Deze verschillende ingrepen vormen samen één project en kunnen niet los van elkaar gezien worden.</p>	<p>verkenning: 2009 planuitwerking: 2010 - 2011 realisatie: 2011 - 2013</p>
	Verwijzingen
	<p>Blz. 85 Programmabegroting 2008.</p>

Nr: 25	
Project: Maatregelen reistijdverkorting spoor Groningen - Bremen	
Probleem	Fase: Verkenningfase
<p>In de spoorverbinding Amsterdam - Bremen vormt het traject Groningen - Bremen een zwakke schakel waardoor de dienstverlening zeer beperkt is. Gevolg is dat het regionaal (grensoverschrijdend) spoorverkeer niet mee kan in de concurrentie op de weg.</p>	Financiën
	<p>Er zijn nog geen middelen gereserveerd. Eerst na de uit te voeren verkenning zijn indicaties te geven van investeringskosten.</p>
Doel	Politiek / Bestuurlijk
<p>Een volwaardige internationale snelle spoorverbinding Amsterdam - Bremen - Hamburg. Dit zou mogelijk moeten zijn door het realiseren van het verhogen van de kwaliteit van het traject Groningen - Oldenburg - Bremen door b.v.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - verkorten reistijd; en/of - verhogen frequentie; en/of - verminderen aantal overstappen (v.a. Amsterdam) 	<p>De minister van Verkeer en Waterstaat ondersteunt dit initiatief en heeft toegezegd dat er ondersteuning zal worden verleend door bijvoorbeeld overleg met Duitse collega's, ProRail en/of vervoerders.</p>
Beschrijving oplossing	
<p>De verkenning moet uitwijzen welke mogelijkheden er zijn op korte en lange termijn om de kwaliteit van de spoorlijn te verbeteren. De vraag welke oplossingen hiervoor mogelijk en haalbaar zijn, zal onderdeel zijn van de studie. Het eindresultaat dient zicht te geven in de quick wins t/m grote investeringen in de infra. De oplossingen en vervolgstappen zullen in het overleg van de Neue Hanze Interregio worden besproken.</p>	Indicatie tijdschema / mijlpalen
	<p>Voorjaar 2009 : verkenning Najaar 2009 : besluitvorming vervolgstappen</p>
	Verwijzingen
	<p>Brief aan PS met kenmerk 2008-51.852/38, VV Brief aan PS met kenmerk 2008-62.120/46/A.7, VV</p>

Nr: 26	Instandhoudingsknelpunten
Project: Hoogovenslakken Marneweg (N361)	
<p>Probleem</p> <p><i>De Marneweg is een van de laatste provinciale wegen met de problematiek van een fundering van hoogovenslakken.</i></p> <p><i>Door deze fundering ontstaan scheuren en "bloemkolen" in de asfaltverharding met als gevolg dat de asfaltconstructie deformeert en er gevaarlijke situaties kunnen ontstaan.</i></p>	<p>Fase: <i>Verkenningfase (bij positief opnamebesluit)</i></p> <hr/> <p>Financiën</p> <p><i>Rekening moet worden gehouden met een beslag op provinciale middelen groot € 3 mln.</i></p>
<p>Doel</p> <p><i>Opheffen van (terugkerende) gevaarlijke situaties en verbeteren van het rijcomfort.</i></p>	<p>Politiek / Bestuurlijk</p> <p><i>De onderhavige problematiek is ondergebracht in de risicoparagraaf van de Programmabegroting. Problematiek is ook genoemd in H2i2.</i></p>
<p>Beschrijving oplossing</p> <p><i>Hoogovenslakken constructie modificeren of indien noodzakelijk verwijderen.</i></p>	<p>Indicatie jaar van uitvoering</p> <p><i>Uitvoering in 2012.</i></p>

Nr: 27	Instandhoudingsknelpunten
Project: Reconstructie Aduard - Wehe Den Hoorn (N983)	
Probleem	Fase: Verkenningfase (bij positief opnamebesluit)
<p><i>De route Aduard - Wehe Den Hoorn is een wegbouwkundig knelpunt. Het betreft een zeer oude asfaltweg zonder zandbed en fundering. Door het ontbreken van bermen is er op veel plaatsen geen zijdelingse steun. Het kost steeds meer moeite om de weg met klein onderhoud in acceptabele staat te houden. Burgers en bedrijven klagen steeds vaker over gevaarlijke situaties als gevolg van de slechte kwaliteit van de weg. In 2008 waren er diverse schades aan velgen van auto's door afgebrokkelde kanten.</i></p>	Financiën
	<p><i>Rekening moet worden gehouden met een beslag op provinciale middelen groot € 3 mln.</i></p>
Doel	Politiek / Bestuurlijk
<p><i>Opheffen van gevaarlijke situaties en verbeteren van de verbinding.</i></p>	<p><i>De onderhavige problematiek is opgenomen in het overzicht wegbouwkundige knelpunten van H2i2. Er is aangegeven dat de weg tot 2010 met klein onderhoud in de redelijke staat is te houden.</i></p>
Beschrijving oplossing	Indicatie jaar van uitvoering
<p><i>Reconstructie wegvak en verbeteren verhardingsconstructie.</i></p>	

Nr: 28	Instandhoudingsknelpunten
Project: Reconstructie Bedum-Onderdendam (N995)	
Probleem	Fase: Verkenningfase (bij positief opnamebesluit)
<p>De route Bedum - Onderdendam is een wegbouwkundig knelpunt. Het betreft een oude asfaltweg zonder zandbed en fundering met smalle bermen langs het Boterdiep. Met klein onderhoud wordt de weg in acceptabele staat gehouden. Binnen afzienbare tijd moet de weg worden gereconstrueerd.</p>	Financiën
	<p>Rekening moet worden gehouden met een beslag op provinciale middelen groot € 1 mln.</p>
Doel	Politiek / Bestuurlijk
<p>Verbeteren van de verhardingsconstructie.</p>	<p>De onderhavige problematiek is opgenomen in het overzicht wegbouwkundige knelpunten van H2i2.</p>
Beschrijving oplossing	Indicatie jaar van uitvoering
<p>Reconstructie wegvak en verbeteren verhardingsconstructie.</p>	<p>Uitvoering in 2013.</p>

Nr: 29	Instandhoudingsknelpunten
Project: Reconstructie Haren - Paterswolde (N861)	
<p>Probleem</p> <p><i>De route Haren - Paterswolde is een wegbouwkundig knelpunt. Het betreft een zeer oude asfaltweg. De weg ligt op een ondergrond van veen, de fundering is onvoldoende en een zandbed ontbreekt volledig. De weg verkeert in een slechte toestand en vraagt regelmatig om onderhoud. Met klein onderhoud wordt de weg (met moeite) in acceptabele staat gehouden.</i></p>	<p>Fase: Verkenningsfase (bij positief opnamebesluit)</p>
	<p>Financiën</p> <p><i>Rekening moet worden gehouden met een beslag op provinciale middelen groot € 1 mln.</i></p>
<p>Doel</p> <p><i>De verhardingsconstructie reconstrueren.</i></p>	<p>Politiek / Bestuurlijk</p> <p><i>Dit wegvak is opgenomen in het overzicht wegbouwkundige knelpunten van H2i2. Gemeente Haren is bezig met ontwikkeling van het gebied rond deze weg. Het karakter van de weg verandert van een provinciale verbindingsweg in gemeentelijke weg met een sterker accent op de recreatieve functies langs de weg. Overdracht van dit wegvak ligt daarom voor de hand.</i></p>
<p>Beschrijving oplossing</p> <p><i>Momenteel zijn gespreken gaande met de gemeente Haren over de overdracht van dit wegvak. Dit kan gevolgen hebben voor de uit te voeren werkzaamheden. Indien deze gespreken op niets uitlopen dient het wegvak te worden gereconstrueerd en te worden voorzien van een nieuwe verhardingsconstructie en fundering. I.v.m. het aanwezige veenpakket zal er een speciale constructie (weinig gewicht) voor de fundering moeten komen.</i></p>	<p>Indicatie jaar van uitvoering</p> <p><i>Uitvoering in 2010.</i></p>

Nr: 30	Instandhoudingsknelpunten
Project: Reconstructie Onstwedde - Musselkanaal (N975)	
Probleem	Fase: Verkenningfase (bij positief opnamebesluit)
<p><i>Langs de weg Onstwedde - Musselkanaal staan ca. 2000 Lindebomen van (zeer) slechte kwaliteit.</i></p> <p><i>De bomen staan in een smalle berm tussen de rijbaan en het fietspad. Door deze inklemming zijn de groeimogelijkheden voor een groot aantal bomen dermate slecht dat ze sterven. Om gevaarlijke situaties te voorkomen zijn in de afgelopen periode al een aanzienlijk aantal bomen middels (nood)kap verwijderd.</i></p> <p><i>Voor nog ca. 400 bomen is een kapvergunning aangevraagd. Op termijn is te voorzien dat (bijna) alle bomen gerood dienen te worden.</i></p> <p><i>Bijkomend probleem is dat door de ontstane wortelgroei de verhardingconstructie deformeert. Hierdoor ontstaan scheuren en onvlakheden in de rijbaan en het fietspad, met alle gevolgen van dien.</i></p> <p><i>Herplant is verplicht maar niet mogelijk zonder aanzienlijke aanpassingen.</i></p>	<p>Financiën</p> <p><i>Voor het vervangen van de bomen en het aanpassen van de groeiplaatsen moet rekening worden gehouden met een beslag op provinciale middelen groot € 1,2 mln. Het groot onderhoud aan rijbaan en fietspad komt ten laste van het Management contract Wegen en Kanalen.</i></p>
Doel	Politiek / Bestuurlijk
<p><i>Gevaarlijke situaties (dode bomen, afvallende taken, etc.) opheffen. Na herplant bomen groeimogelijkheden geven en het herstellen van de verhardingsconstructies.</i></p>	<p><i>Project is niet genoemd in H2i2.</i></p>
Beschrijving oplossing	
<p><i>De bomen herplanten en groeimogelijkheden geven door het aanpassen (vergroten) van de groeiplaatsen. Het fietspad herstellen. Hiervoor dient over grote gedeelten de verharding volledig te worden vernieuwd.</i></p> <p><i>De weg dient op de plaatsen van de deformatie te worden hersteld waarna groot onderhoud kan plaats vinden.</i></p>	<p>Indicatie jaar van uitvoering</p> <p><i>Uitvoering in 2009.</i></p>

Nr: 31	Instandhoudingsknelpunten
Project: Reconstructie Ronde Zwijnshok - Oldenhove (N982)	
<p>Probleem</p> <p><i>De route Ronde Zwijnshok - Oldenhove is een wegbouwkundig knelpunt. Het betreft een oude asfaltweg zonder zandbed en fundering. Met klein onderhoud wordt de weg in acceptabele staat gehouden. Reconstructie is op termijn noodzakelijk.</i></p>	<p>Fase: <i>Verkenningfase (bij positief opnamebesluit)</i></p>
	<p>Financiën</p> <p><i>Rekening moet worden gehouden met een beslag op provinciale middelen groot € 0,3 mln.</i></p>
<p>Doel</p> <p><i>Verbeteren van de verhardingsconstructie.</i></p>	<p>Politiek / Bestuurlijk</p> <p><i>De onderhavige problematiek is opgenomen in het overzicht wegbouwkundige knelpunten van H2i2.</i></p>
<p>Beschrijving oplossing</p> <p><i>Reconstructie wegvak en verbeteren verhardingsconstructie.</i></p>	
	<p>Indicatie jaar van uitvoering</p> <p><i>Uitvoering in 2017.</i></p>

Nr: 32	Instandhoudingsknelpunten
Project: Vervangen Brug Balktil (incl. naastgelegen fietsbrug)	
<p>Probleem</p> <p><i>Brug Balktil is een vaste brug in de N980 over het Oude diep. Het betreft een relatief jonge brug uit 1961 waarvan de fundering (palen) verzakt. Er is schade aan het gewapend beton waardoor het risico op calamiteiten is vergroot.</i></p> <p><i>De naastgelegen fietsbrug is dusdanig verzwakt dat vervanging op korte termijn noodzakelijk is. Er zijn beperkende maatregelen getroffen om oneigenlijk gebruik door autoverkeer te voorkomen.</i></p>	<p>Fase: <i>Verkenningfase (bij positief opnamebesluit)</i></p> <hr/> <p>Financiën</p> <p><i>Voor de vervanging van beide bruggen moet rekening worden gehouden met een beslag op provinciale middelen groot € 1,3 mln.</i></p>
<p>Doel</p> <p><i>Voorkomen gevaarlijke situaties en vervangen van de brug</i></p>	<p>Politiek / Bestuurlijk</p> <p><i>In H2I2 is opgenomen dat vervanging spoedig dient plaats te vinden.</i></p>
<p>Beschrijving oplossing</p> <p><i>Het probleem is van dusdanige aard dat het alleen verholpen kan worden door vervangen van beide kunstwerken.</i></p> <p><i>Bestaande bruggen vervangen door één gecombineerde brug met aanliggend fietspad.</i></p>	<p>Indicatie jaar van uitvoering</p> <p><i>Uitvoering in 2009.</i></p>

Nr: 33	Instandhoudingsknelpunten
Project: Vervangen brug Mensingeweer	
<p>Probleem</p> <p><i>Brug Mensingeweer is een oude brug uit 1860 brug in de N984 over het Mensingerweester Loopdiepje, waarvan de fundering verzakt. Om vervanging uit te stellen en calamiteiten te voorkomen is in 2005 ter versteviging een tijdelijke stalen hulpconstructie onder de brug aangebracht.</i></p>	<p>Fase: <i>Verkenningfase (bij positief opnamebesluit)</i></p> <hr/> <p>Financiën</p> <p><i>Rekening moet worden gehouden met een beslag op provinciale middelen groot € 0,5 mln.</i></p>
<p>Doel</p> <p><i>Gezien de slechte kwaliteit en de leeftijd dient de brug binnen afzienbare tijd te worden vervangen.</i></p>	<p>Politiek / Bestuurlijk</p> <p><i>In H2I2 is op genomen dat de brug op korte termijn vervangen moet worden. Er zijn inmiddels tijdelijke ondersteuningsmaatregelen getroffen.</i></p>
<p>Beschrijving oplossing</p> <p><i>Huidige brug verwijderen en vervangen door een duiker / plaatbrug van gewapend beton.</i></p>	<p>Indicatie jaar van uitvoering</p> <p><i>Uitvoering in 2010.</i></p>

Nr: 34	Instandhoudingsknelpunten
Project: Vervangen geluidschermen Noordelijke ringweg Groningen (N370)	
Probleem	Fase: Verkenningsfase (bij positief opnamebesluit)
<p><i>De geluidschermen langs de Noordelijke Ringweg zijn opgebouwd uit panelen. Deze hardhouten panelen zijn aan de onderzijde op veel plaatsen doorgerot en bijna aan het eind van de technische levensduur.</i></p> <p><i>De noodzakelijke vervanging wordt uitgesteld door het aanbrengen van tijdelijke verstevigingsconstructies. Binnen afzienbare tijd heeft repareren echter geen zin meer en dient ingezet te worden op vervanging van de panelen.</i></p>	<p>Financiën</p> <p><i>Rekening moet worden gehouden met een beslag op provinciale middelen groot € 2 mln.</i></p>
Doel	Politiek / Bestuurlijk
<p><i>Vervangen van de geluidschermen.</i></p>	<p><i>Vervanging c.q. nieuwbouw van de geluidschermen is geen onderdeel van het managementcontract Wegen en Kanalen. In H2i2 is de problematiek niet genoemd.</i></p>
Beschrijving oplossing	
<p><i>De houten delen in het geluidscherm vervangen door nieuwe. Eventueel kan er voor gekozen worden stalen sandwich panelen toe te passen.</i></p>	<p>Indicatie jaar van uitvoering</p> <p><i>Uitvoering gefaseerd in de periode 2013 tot 2018.</i></p>

Bijlage 1

<ul style="list-style-type: none"> ▪ A-lijst: Projecten die wij tot uitvoering wil brengen
✓ Regiotram/Kolibri
✓ Zuiderzeelijn
✓ Rondweg Zuidhorn
✓ Trein Groningen-Veendam
✓ Verdubbeling N33 Assen-Zuidbroek
✓ Zuidelijke Ringweg (ongelijkvloers)
✓ Ontsluiting Noordwest Groningen (langs Winsum)
✓ Rondweg Leek/Roden
✓ Friesestraatweg (Reitdiepsplein tot aan de rotonde Zuidhorn)
✓ Fietspad langs het Wad (buitendijks)
✓ Baanverlenging Eelde
✓ Oostelijke en noordelijke ringweg
✓ Zeesluis Delfzijl
✓ Vaarweg Lemmer-Delfzijl
<ul style="list-style-type: none"> ▪ B-lijst: Projecten waarvan wij in deze bestuursperiode de haalbaarheid wil onderzoeken ten behoeve van eventuele realisatie op de middellange termijn
✓ Verbinding tussen de N360 met de N46 (Eemshavenweg) ter hoogte van Ten Boer
✓ Doortrekken trein Veendam naar Stadskanaal
<ul style="list-style-type: none"> ▪ C-lijst: Projecten waarvan wij op de lange termijn de haalbaarheid wil onderzoeken
✓ Verdubbeling N33 Zuidbroek-Appingedam/Delfzijl-Eemshaven
✓ Doortrekken trein van Stadskanaal naar Emmen