
30 oktober 2018

Documentnummer: 2018-068.367, MB

Nummer 50/2018

Dossiernummer : K365

Voordracht van Gedeputeerde Staten aan Provinciale Staten van Groningen voor een realisatiebesluit voor het project Kwaliteitsverbetering van de spoorverbinding Groningen-Bremen (Wunderline)

1. Samenvatting

Wunderline - a ticket to tomorrow! Een sociaaleconomische impuls voor de noordelijke grensregio; dankzij een snelle verbinding in iets meer dan twee uur met de trein van Groningen naar Bremen.

Door de aanleg van de Wunderline wordt de spoorverbinding tussen Groningen, Bremen en de tussenliggende gebieden verbeterd met als positief gevolg dat de ruimtelijke, sociale en economische samenhang tussen de provincie Groningen en Land Niedersachsen verder wordt versterkt. Daarbij levert de Wunderline een belangrijke bijdrage aan de duurzaamheidsambities en klimaatdoelstellingen van de Provincie Groningen.

Met deze voordracht wordt aan uw Staten gevraagd een realisatiebesluit te nemen voor het project Kwaliteitsverbetering van de spoorverbinding Groningen-Bremen. De planuitwerkingsfase is afgerond en hieruit is een voorkeursoplossing gekomen die in drie bouwstappen aan beide zijden van de grens kan worden gerealiseerd.

Deze drie bouwstappen vormen onderdeel van de samenwerkingsovereenkomst realisatiebesluit dat onderdeel uitmaakt van de overeenkomst totaalpakket. Begin 2019 wordt de overeenkomst totaalpakket ondertekend door de stuurgroep Wunderline.

Omdat het herstel van de Friesenbrücke een belangrijke mijlpaal is in de realisatiefase is het voor de eerste bouwstap nu nodig aanvullende opdrachten te verstrekken aan ProRail en DB Netz voor de bestekuitwerking van de maatregelen ten behoeve van de aanbesteding medio 2020. Op deze manier kunnen vervolgwerkzaamheden van ProRail en DB Netz zonder vertraging aansluitend aanvangen.

Gezamenlijk met het Land Nedersaksen en de vrije Hansestad Bremen kan op korte termijn voor de eerste bouwstap een EU-subsidie worden aangevraagd.

Op basis van bovenstaande is er nu een uniek momentum gecreëerd om samen met onze projectpartners in de stuurgroep Wunderline door te pakken en afspraken te maken over de daadwerkelijke realisatie van de kwaliteitsverbetering van de spoorverbinding.

In deze voordracht stellen wij u dan ook voor om overeenkomstig de provinciale MIT-systematiek een realisatiebesluit te nemen voor de voorkeursoplossing 10B2 en hiervoor een eerste krediet van € 9,53 miljoen beschikbaar te stellen.

2. Doel en wettelijke grondslag

Het project wordt fasegewijs en in samenwerking met onze Duitse partners uitgevoerd. Gezien de bijzondere status van dit project, waarbij we deels afhankelijk zijn van besluitvorming in Duitsland is er in de voordracht voor gekozen twee ijkmomenten in de realisatiefase in te bouwen. Het eerste ijkmoment is medio 2020 gepland. Het tweede volgt eind 2024. Per ijkmoment wordt aan u vervolgbudget gevraagd. Beide ijkmomenten nemen wij op in de overeenkomst totaalpakket, welke wij begin volgend jaar verwachten aan te gaan met onze Duitse partners. Feitelijk wordt hiermee de realisatiefase opgedeeld in drie delen.

Deze voordracht heeft als doel u te informeren over de resultaten uit de planuitwerkingsfase. Met deze voordracht neemt u een realisatiebesluit voor het gehele project Kwaliteitsverbetering van de spoorverbinding Groningen-Bremen (Wunderline).

Hierbij stellen wij u voor in te stemmen met de voorgestelde voorkeursoplossing 10B2 en het beschikbaar stellen van een eerste krediet van € 9,53 miljoen ten behoeve van de verdere uitwerking van de realisatie. Met deze werkwijze volgen wij de MIT-systematiek, die van u een besluit vraagt om nu de planuitwerkingsfase af te sluiten en de realisatiefase te starten.

3. Procesbeschrijving en planning

Eerder heeft u de volgende besluiten genomen over dit project (of hieraan gerelateerd):

- 21 mei 2013 Herbestemming van vrijgevallen RSP- en MIT-middelen (voordracht 23/2013);
- 24 juni 2014 Project sneltrein Groningen - Winschoten (voordracht 33/2014);
- 19 mei 2015 Start planuitwerkingsfase Wunderline deel 1 (voordracht 33/2015);
- 15 nov. 2017 Planuitwerkingsfase Wunderline deel 2 (voordracht 49/2017);
- 4 sept. 2018 Najaarsnota 2018, financiën Wunderline en Groningen Spoorzone (voordracht 36/2018).

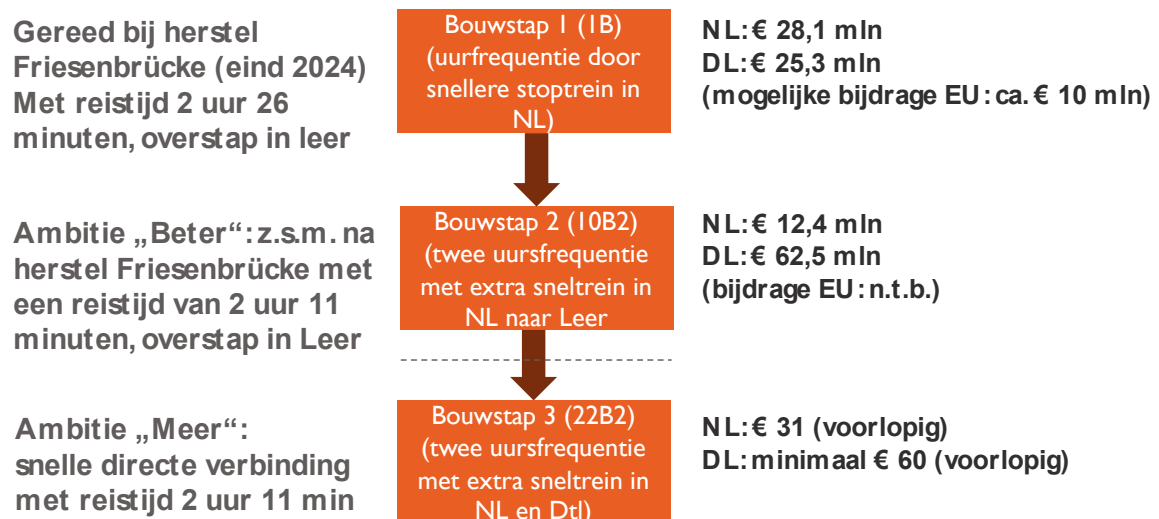
U bent daarnaast op meerdere momenten geïnformeerd over de ontwikkelingen rondom de Friesenbrücke, Hoewel de Friesenbrücke geen onderdeel van het project is, is deze wel randvoorwaardelijk voor het functioneren van de spoorverbinding. Zo is in de brief van 4 september 2017 de uitkomsten van de taskforce Friesenbrücke met u gedeeld.

Uitkomsten planuitwerkingsfase deel 2. Wat behelst de voorkeursoplossing?

Naar aanleiding van voordracht 49/2017 hebben wij de vier varianten van de Wunderline op onderdelen uitgewerkt. ProRail, DB Netz en derden hebben deze aanvullende werkzaamheden uitgevoerd in het onderzoek naar mogelijke dienstregelingen van de alternatieven en hun effecten. Daarnaast is samen met onze Duitse partners veel onderzoek gedaan om de mogelijkheden van de ketenmobiliteit op de stations langs de spoorlijn te versterken zodat het belang voor reizigers kan worden vergroot en de baten verder toenemen.

Tenslotte is veel inzet gepleegd op het verkrijgen van commitment van onze Duitse en Europese partners voor medefinanciering van zowel de investerings- als exploitatiekosten van de voorkeursvariant.

Met deze voordracht stellen wij voor om een stapsgewijze kwaliteitsverbetering van de Wunderline, de spoorlijn Groningen - Bremen, mogelijk te maken. Wij hebben met onze projectpartners in de stuurgroep Wunderline daartoe de volgende bouwstappen (met de bijbehorende investeringskosten¹) in Nederland en Duitsland vastgesteld:



Toelichting op bedragen in de tabel: deze bedragen zijn exclusief de investeringen die reeds in het kader van Groningen Spoorzone (36/2018) en sneltrein Groningen - Winschoten (33/2014) worden gedaan.

Ter toelichting: Het doortrekken van de sneltrein Groningen-Winschoten als stoptrein (variant 1B) vormt de ideale eerste bouwstap voor de Wunderline, welke dan gelijk met de opening van de herstellende Friesenbrücke (eind 2024) gereed is. Het rijden van een sneltrein tussen Groningen en Leer met daarnaast een stoptrein (Variant 10B2) vormt een goede tweede bouwstap. Deze is gereed tussen 2028 en 2030.

¹ Geraamde bouwkosten excl. risico's, interne projectkosten, beheer en onderhoud etc.

Een directe treinverbinding Groningen-Bremen (variant 22B2) is een mogelijke oplossing voor op de lange termijn (na 2030). Deze is nu geen onderdeel van dit realisatiebesluit.

De planning van de (financiële) milestones in het proces na december 2018 is als volgt:

- Begin 2019: ondertekening overeenkomst totaalpakket² en beschikbaar komen van de in deze voordracht gevraagde 9,53 miljoen euro (deel 1 van de realisatiefase)
- Zomer 2019: besluitvorming door EU over toekenning EU-subsidie bouwstap 1;
- Begin 2020: formele toekenning financiële middelen aan Duitse zijde voor bouwstap 1;
- Medio 2020: resultaat onderhandelingen met Arriva over de extra exploitatiekosten behorende bij bouwstap 1;
- Medio 2020: **eerste ijkmoment**, voor deel 2 van de realisatiefase voor o.a budget voor realisatie bouwstap 1 en vaststelling dekking exploitatiekosten bouwstap1;
- Na 2020: formele toezeggingen over toekenning financiële middelen aan Duitse zijde over bouwstap 2 en EU subsidiemogelijkheden voor bouwstap 2;
- Najaar 2020: start aanbesteding werkzaamheden in NL en Duitsland voor bouwstap 1;
- Herstel Friesenbrücke en starten treindienst bouwstap 1 (variant 1b) eind 2024;
- Najaar 2024: **tweede ijkmoment**, voor deel 3 van de realisatiefase (voor o.a. budgt realisatie bouwstap 2 en exploitatiekosten behorende bij bouwstap 2);
- Winter 2024/2025: start aanbesteding werkzaamheden in NL en Duitsland voor bouwstap 2;
- Tussen 2028-2030: bouwstap 2 gerealiseerd en starten treindienst bouwstap 2 (variant 10B2) per dienstregeling 2031 (dec. 2030);
- Na 2030: Mogelijke verdere uitwerking van bouwstap 3 (maakt geen onderdeel uit van dit besluit).

4. Begroting

Met deze voordracht wordt de planuitwerking afgerond. Minus de investeringen die reeds voor de verbinding worden uitgevoerd binnen de projecten Groningen Spoorzone en sneltrein Groningen-Winschoten, resteert er nog € 72,05 mln. (zie tabel pagina 11) aan middelen voor de realisatiefase van de bouwstappen 1 en 2 op Nederlands grondgebied. Ingeschat wordt dat voor het doorlopen van de realisatiefase voor het Nederlandse deel (inclusief de middelen voor invulling van afspraken met onze Duitse partners en de kans op Europese subsidie) naar huidige inzicht voldoende investeringsmiddelen beschikbaar zijn voor bouwstappen 1 en 2 zijnde € 62,48 mln. Dit past binnen de door u eerder aangegeven financiële kaders.

De investeringskosten die gemaakt moeten worden voor bouwstap 3 zijn echter nog niet gedekt, hiervoor kan onder andere de vrijval van bouwstap 1 en 2 gebruikt worden.

Om bouwstap 1 en 2 te kunnen voorbereiden, zodat de werkzaamheden tijdig zijn afgerond voorafgaand aan de opening van de herstellde Friesenbrücke in 2024, zijn op dit moment middelen nodig. Het gaat hierbij om de in de onderstaande tabel opgenomen kostenposten tot aan het voorgestelde eerste ijkoment medio 2020 (einde deel 1). Het gaat om een bedrag van € 9,53 miljoen (excl. BTW en prijspeil 2018). Deze kunnen volledig worden gedekt uit de beschikbare middelen voor het project Kwaliteitsverbetering spoorverbinding Groningen-Bremen.

Kostenposten start werkzaamheden realisatiefase	Raming
Opdrachten aan ProRail voor uitwerken van de varianten tot een bestek en het begeleiden van de realisatie van de bouwstappen 1 en 2:	€ 4,00 mln.
De provinciale projectleiding van het project;	€ 1,50 mln.
Financiering van de werkzaamheden van DB Netz; voor bouwstap 1	€ 2,40 mln.
Financiering van de planuitwerking aan Duitse zijde; voor bouwstap 2 50%	€ 1,40 mln.
De kosten voor minimaal het behoud van huidige reizigers op de verbinding Groningen-Leer-Bremen en marketing bij ingebruikname van de Friesenbrücke.	€ 0,23 mln.
Totaal benodigde middelen start realisatiefase	€ 9,53 mln.

² Deze overeenkomst totaalpakket bestaat uit:

- een samenwerkingsovereenkomst Realisatiebesluit met concrete afspraken over de realisatie inclusief uitgangspunten voor financiering van de bouwstappen 1 en 2 en procesafspraken over bouwstap 3
- een intentieverklaring ter verbetering van de ketenmobiliteit
- een gemeenschappelijke verklaring ten behoeve van grensoverschrijdende samenwerking

Bij een positief besluit starten ProRail en DB Netz met de uitwerking van de documenten voor de aanbesteding van de werkzaamheden op respectievelijk het traject Groningen - grens en grens - Leer voor de bouwstappen 1 en 2. Tevens start dan het onderhandelingsproces met Arriva voor de exploitatie van de treinverbinding Groningen-Leer, voor de treindienst die gaat rijden na het gereedkomen van de bouwstap 1. Na ijkmoment 1 worden ook de onderhandelingen gestart voor de exploitatiekosten ten behoeve van bouwstap 2.

Duitse garanties voor realisatie van de Wunderline

Vanaf de start van het project Wunderline is het doel geweest een overeenkomst te sluiten tussen de projectpartners waarin de afspraken over de realisatie van de Wunderline, inclusief financiering en planning, zijn vastgelegd. Met de ondersteuning en verkregen toezeggingen van Duitse zijde wordt begin 2019 een overeenkomst totaalpakket met onze Duitse partners ondertekent, waarin onderlinge afspraken over garanties van financiering, planning en bewaking van het project zijn benoemd om de kwaliteitsverbetering van de spoorverbinding Groningen-Bremen in de eerder genoemde bouwstappen te realiseren. Op grond van het voorliggende besluit stelt u het gevraagde budget na ondertekening van de overeenkomst totaalpakket, beschikbaar.

Hiermee is een uniek moment ontstaan om nu door te pakken zodat bij opening van de Friesenbrücke de eerste reistijdwinst wordt behaald en een zo groot mogelijk deel van het project in aanmerking komt voor Europese CEF-T subsidie.

Exploitatiekosten

Nu er voldoende duidelijkheid is over de financiering van Duitse zijde kan met de vervoerder Arriva worden onderhandeld over de exploitatie van de Wunderline. In de concessieovereenkomst met Arriva is reeds als optie opgenomen dat de lijnen Groningen-Bremen en Veendam-Stadskanaal toegevoegd kunnen worden. Aangezien bouwstap 1 en bouwstap 2 in de concessie 2020-2035 vallen, zullen wij hier met Arriva afspraken over maken. Ten aanzien van de uitkomsten van de onderhandelingen met Arriva geldt dat wij daarover bij u terugkomen bij het eerste ijkmoment in 2020. Op dat moment zullen wij ook met een voorstel komen hoe deze exploitatiekosten te dekken. Hierbij wordt aangetekend dat wij, zoals ook in Voordracht 54/2016 bij de vaststelling van de nota van uitgangspunten voor de aanbesteding van de regionale treindiensten, reeds hebben aangegeven dat het op dit moment nog niet duidelijk is in hoeverre er binnen de duVV voldoende structurele ruimte is om de jaarlijkse exploitatiekosten van zowel de Wunderline als ook Veendam-Stadskanaal hieruit te dekken.

Connecting Europe Facility – Transport-subsidie

Na afronding van de planuitwerking, loopt ook de Connecting Europe Facility - Transport (CEF-T) subsidieperiode af op 28 februari 2019. De werkelijke gemaakte kosten worden in gelijke verhouding verrekend tussen de eigen bijdrage en de ontvangen CEF-T-subsidie. Voor de vervolgfase is nog geen EU - subsidie verkregen. Gezamenlijk met het Land Nedersaksen en de vrije Hanzestad Bremen wordt op korte termijn voor maatregelen ten behoeve van bouwstap 1 een EU-subsidie aangevraagd. Verwacht wordt dat wij daarover uitsluitel kunnen krijgen in de 2^e helft van 2019. Over de uitkomsten hiervan wordt u bij het eerste ijkmoment geïnformeerd.

Dekking

Zoals aangegeven is voor de start van de realisatiefase een bedrag nodig van € 9,53 mln. Deze middelen zijn beschikbaar binnen de voor de Kwaliteitsverbetering spoorverbinding Groningen-Bremen gereserveerde RSP-middelen.

Zoals in paragraaf 6 is toegelicht, zal een deel van de uitgaven, te weten € 4,03 mln., plaatsvinden buiten de noordelijke provincies. Volgens het Convenant RSP is het niet mogelijk dergelijke uitgaven te dekken vanuit de RSP-middelen. Daarom wordt voorgesteld om € 4,03 mln. uit te ruilen met de MIT-middelen die zijn gereserveerd voor het project N33-Midden. De RSP-middelen voor de N33-Midden worden dan verhoogd met € 4,03 mln., terwijl de MIT-middelen met hetzelfde bedrag worden verlaagd.

De dekking voor dit realisatie besluit wordt dan € 5,50 mln. RSP-middelen Kwaliteitsverbetering spoorverbinding Groningen-Bremen en € 4,03 mln. MIT-middelen.

5. Inspraak/participatie

De fase waarin het project zich nu bevindt, vraagt nog niet om formele inspraakprocedures. Om draagvlak voor het project te krijgen en te behouden, is veel aandacht geschonken aan participatie en communicatie. Jaarlijks wordt daarbij een breed gezelschap van

netwerk-/belangenorganisaties geïnformeerd over de voortgang van het project en wordt door die organisaties meegedacht over de bijdrage die de Wunderline kan leveren aan versterking van de sociaaleconomische structuur van de noordelijke grensregio. Daarnaast vinden regelmatig bilaterale gesprekken (op zowel bestuurlijk als ambtelijk niveau) plaats met afzonderlijke belangenorganisaties. Tevens worden de stakeholders zowel offline (nieuwsbrief, folder) als online geïnformeerd (website, twitter) over actuele ontwikkelingen.

Het project Wunderline heeft de afgelopen jaren een grote bekendheid gekregen en ook de ambitie dat kwaliteitsverbetering van de spoorverbinding één van de middelen is om de sociaaleconomische structuur van de noordelijke grensregio te versterken, wordt ondertussen breed gedragen. De resultaten van de verschillende onderzoeken worden in de diverse gremia gedeeld. Dit is tot uiting gekomen in de verklaringen die door de bestuurders en ondernemers uit de noordelijke grensregio zijn ondertekend waarmee zij het belang van de Wunderline zichtbaar onderstrepen.

Na de detailuitwerking door ProRail zullen de formele inspraak- en participatieprocedures worden doorlopen.

6. Nadere toelichting

Wunderline - a ticket to tomorrow!

Een sociaaleconomische impuls voor de grensregio: dankzij een snelle verbinding in iets meer dan twee uur met de trein van Groningen naar Bremen.

De Wunderline realiseert een snellere, comfortabele en toegankelijke treinverbinding waarmee werknemers, studenten en toeristen in iets meer dan twee uur van Bremen naar Groningen reizen, en andersom. In nauwe samenwerking met deelstaat Nedersaksen, de vrije Hanzestad Bremen, het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, ProRail en DB Netz geeft de Wunderline daarmee een positieve impuls aan de sociaaleconomische ontwikkeling en de leefbaarheid van de noordelijke grensregio. Dit maakt de Wunderline een volwaardig en duurzaam alternatief voor de auto. Het belang van deze grensoverschrijdende spoorverbinding sluit daarnaast goed aan bij de ambitie van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en Europa om de trein als duurzaam alternatief vervoersmiddel voor het korte afstandsvliegverkeer neer te zetten. Daarnaast wordt met dit project een belangrijke bijdrage geleverd aan de duurzaamheidsambities en klimaatdoelstellingen van de provincie Groningen.

Naast investeren in bestaande spoorinfrastructuur en het Europees verknopen van onze spoornetwerken, stimuleren wij met de aanleg van de Wunderline ook de verbetering van de aansluiting van deur tot deur rond de stations in de regio (ketenmobiliteit). Ook wordt de grensoverschrijdende samenwerking versterkt, teneinde barrières op het gebied van arbeid en onderwijs weg te nemen en kansen op het gebied van gezondheidszorg, toerisme en cultuur te benutten. Uit onderzoek blijkt dat de Wunderline op termijn tot 1.900 grensoverschrijdende reizigers per dag zal vervoeren. Bovendien zullen meer reizigers gebruik gaan maken van overige delen van het traject.

Investeren in de Wunderline is investeren in de economische groei en de leefbaarheid van de noordelijke grensregio van Duitsland en Nederland. In de afgelopen jaren is de haalbaarheid van dit project onderzocht en is er brede bestuurlijke steun ontstaan voor de Wunderline vanuit alle overheden en netwerkorganisaties in de regio. Ook onze Duitse en Europese partners zien inmiddels de meerwaarde van de aanleg van de Wunderline en zijn bereid te investeren in de kwaliteitsverbetering van de spoorverbinding.

Het project 'Kwaliteitsverbetering spoorverbinding Groningen-Bremen' zit nu aan het einde van de MIT-fase 3 'uitvoeren planuitwerking/voorbereiden realisatiebesluit'. Op basis van de projectplanning wordt met de projectpartners Land Nedersaksen, vrije Hanzestad Bremen, het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, ProRail en DB Netz in februari 2019 een overeenkomst totaalpakket getekend door de Stuurgroep Wunderline. Nu is het moment dáár om samen met onze projectpartners in de stuurgroep Wunderline door te pakken en afspraken te maken over de daadwerkelijke realisatie van de kwaliteitsverbetering van de spoorverbinding.

Projecthistorie

In 2016 is op ons initiatief de Stuurgroep Wunderline geformeerd. Aan deze stuurgroep wordt deelgenomen door Land Nedersaksen, vrije Hansestad Bremen, het ministerie van Infrastructuur en Milieu, provincie Groningen, DB Netz en ProRail. De oprichtingsvergadering van de stuurgroep was op 13 juli 2016 in Oldenburg. Op 7 december 2016 heeft de stuurgroep het zogenaamde 'Spoorboekje' (Spoorboekje Wunderline 'Spoorverbinding Groningen-Bremen 2017-2018' (het bestuurlijk projectplan)) vastgesteld. Hierin staat de volgende gezamenlijke ambitie:

"In 2025 is de grens niet langer een barrière en is de trein een logisch alternatief voor de auto. Het is dan mogelijk om in iets meer dan twee uur met een emissievrije en innovatieve trein van Groningen naar Bremen te reizen en vice versa. Onder andere door verbetering van het traject tussen Nieuweschans en Leer en tussen Leer en Oldenburg. Dit zorgt voor twee keer meer passagiers dan in de huidige situatie.

Door de Wunderline wordt een aantoonbare verbetering van de sociaaleconomische ontwikkeling van de regio's in het noordwesten van Duitsland en het noordoosten van Nederland bereikt. Land Nedersaksen, het ministerie van Infrastructuur en Milieu, vrije Hansestad Bremen, de provincie Groningen, DB Netz en ProRail willen dit resultaat bereiken, mede gefinancierd door Europa, om in 2018 een gefundeerd besluit te kunnen nemen.

In dit spoorboekje wordt onder het motto 'Eerst beter, dan meer' ingezet op een stapsgewijze verbetering van de spoorverbinding. De focus wordt gelegd op verbetering van het treinproduct binnen afzienbare termijn en op langere termijn wordt gekozen voor uitbreiding van het aantal directe treinen.

Het project 'Kwaliteitsverbetering spoorverbinding Groningen-Bremen' zit nu aan het einde van de MIT-fase 3 'uitvoeren planuitwerking/voorbereiden realisatiebesluit'. Op basis van de projectplanning wordt met de projectpartners Land Nedersaksen, Vrije Hansestad Bremen, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, ProRail en DB Netz in februari 2019 een overeenkomst totaalpakket gesloten door de Stuurgroep Wunderline.

In de voordracht 33/2015 van 19 mei 2015 bent u geïnformeerd over de start van het planuitwerkingsbesluit fase 1 en de in het onderzoek mee te nemen vier varianten. De kenmerken van deze varianten zijn in onderstaande tabel opgenomen.

Variant	Karakteristieken:	Reistijd
Bouwstap 1 (1b)	- De sneltrein uit Groningen geeft in Leer een overstap op (of koppelt met) de IC/RE trein Emden-Bremen. Tussen Winschoten en Leer halteert deze trein op elk station. - Naast de sneltrein rijdt de stoptrein vanuit Groningen niet verder dan Winschoten.	2.26 Koppelen of met overstap
Bouwstap 2 (10b)	- In tegenstelling tot variant 1 halteert de sneltrein tussen Winschoten en Leer niet op de tussengelegen stations. Deze trein rijdt een maal per twee uur. - Naast de sneltrein rijdt er een stoptrein vanuit Groningen tot Leer in een uurfrequentie. Beide treinen geven een overstap op of koppelt met de IC/RE te leer naar Bremen	2.11 Koppelen of met overstap
14B	- In deze variant rijdt de sneltrein vanuit Groningen vanaf Leer door als extra trein naar Bremen (dus naast de huidige IC/RE treinen). Deze trein halteert tussen Winschoten en Leer op elk station. Na Leer halteert deze trein tot Bremen slechts te Oldenburg en Delmenhorst. - Naast de sneltrein rijdt de stoptrein vanuit Groningen niet verder dan Winschoten.	2.26 Rechtstreeks
Bouwstap 3 (22B)	- In deze variant rijdt de sneltrein vanaf Leer ook als extra trein door naar Bremen, slechts halterend te Oldenburg en Delmenhorst. In tegenstelling tot variant 3 halteert deze trein tussen Winschoten en Leer niet op de tussengelegen stations. - Naast de sneltrein rijdt de stoptrein vanuit Groningen in deze variant tot Leer.	2.11 Rechtstreeks

Naar aanleiding van [voordracht 49/2017](#) hebben wij het afgelopen jaar de bovenstaande vier varianten van de Wunderline op onderdelen gedetailleerder uitgewerkt.

ProRail en DB Netz hebben deze aanvullende werkzaamheden uitgevoerd in het onderzoek naar de mogelijke dienstregelingen van de alternatieven. Daarbij heeft ProRail een deel van haar eerder uitgevoerde werkzaamheden moeten herzien in verband met de gesignaleerde slechte bodemgesteldheid op enkele trajectdelen. Dit heeft geleid tot een ander pakket van inframaatregelen met een nieuwe kostenraming.

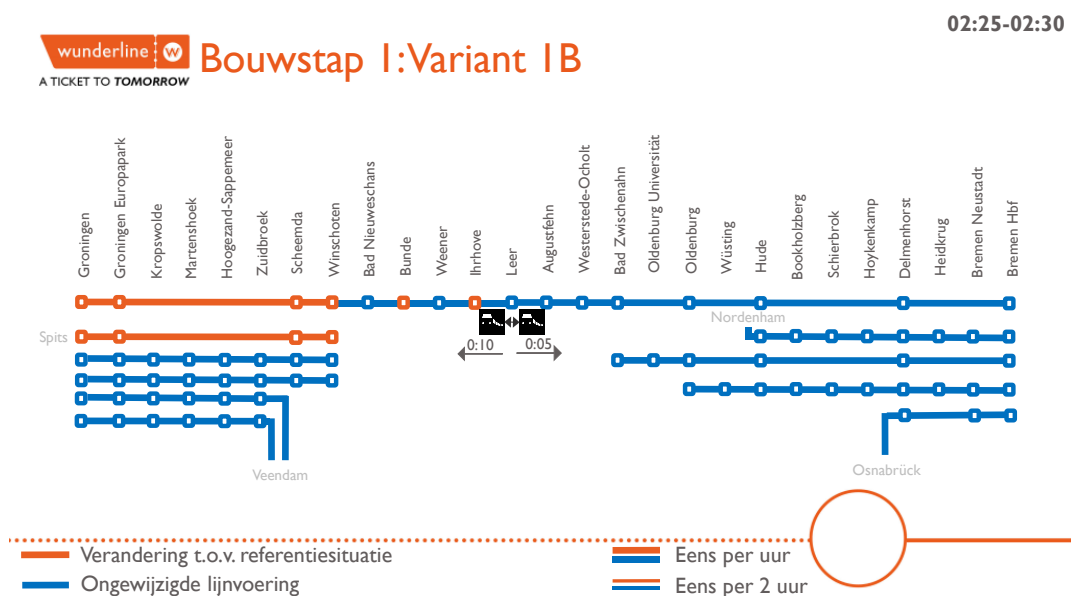
Op grond van de diverse onderzoeken van ProRail, DB Netz en derden heeft de stuurgroep Wunderline in het voorjaar 2018 een voorkeursoplossing gekozen met betrekking tot de te nemen bouwstappen.

De voorkeursoplossing in drie bouwstappen

Bouwstap 1: uursfrequentie door snellere stoptrein in Nederland

Na realisatie van bouwstap 1 rijdt een keer per uur een sneltrein tussen Groningen en Leer. Deze trein stopt op de stations: Groningen-Europapark, Scheemda, Winschoten en alle stations tussen Winschoten en Leer. Te Leer sluit de sneltrein aan op de bestaande IC/RE-trein tussen Leer en Bremen. Deze IC/RE-trein stopt tussen Leer en Oldenburg op de stations Augustfehn, Westerstede-Ocholt en Bad Zwischenahn. Na Oldenburg halteert de trein nog te Hude, Delmenhorst en Bremen.

Om de haltes die de sneltrein overslaat wel te bedienen, rijdt er naast de sneltrein een stoptrein tussen Groningen en Winschoten. In de onderstaande figuur is de beoogde lijnvoering gepresenteerd.

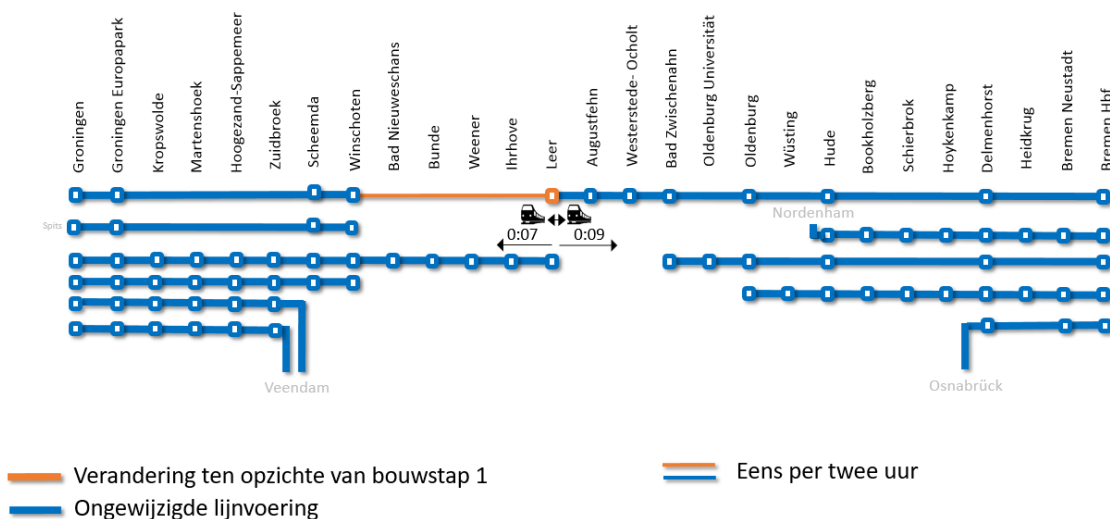


Een belangrijke mijlpaal voor bouwstap 1 is in het jaar 2024, wanneer de Friesenbrücke weer hersteld is: op dat moment willen wij de eerste reistijdwinst boeken. De realisatie van de bouwstap 1 wordt daarbij verdeeld in realisatiedeel A en realisatiedeel B. De reden hiervoor is dat een deel van het Wunderline project mogelijk in aanmerking komt voor een Europese subsidie. Deze subsidie moet in 2023 besteed zijn en de in de aanvraag aangegeven maatregelen dienen dan gerealiseerd te zijn (realisatiedeel A).

Bouwstap 2: twee uursfrequentie met extra sneltrein van Nederland naar Leer

Nadat bouwstap 2 is gerealiseerd, rijdt er eens per 2 uur een sneltrein tussen Groningen en Leer, die stopt op de stations Groningen-Europapark, Scheemda en Winschoten. Het beperkte aantal stops van de sneltrein levert extra reistijdwinst op tussen Groningen en Leer. In Leer sluit de sneltrein aan op de bestaande IC/RE-trein tussen Leer en Bremen. Deze trein stopt op dezelfde haltes als in variant 1B. Door wijzigingen in de dienstregeling en aanpassingen van de Duitse railinfra wordt er een verkorting van de reistijd tussen Leer en Bremen behaald met negen minuten. Daarnaast rijdt eens per uur een stoptrein tussen Groningen en Leer die met een langere reistijd en overstap ook aansluiting geeft op de IC/RE trein (zie onderstaande figuur).

Situatie na bouwstap 2



Met de bouwstappen 1 en 2 wordt een totale reistijdwinst van 35 minuten behaald (totale reistijd van 2 uur en 11 minuten), waarmee de verbinding concurrerend wordt met de auto en van betekenis wordt voor de sociaaleconomische ontwikkeling en zo tevens bijdraagt aan de klimaatdoelstellingen van de noordelijke grensregio.

Bouwstap 3: twee uursfrequentie met extra sneltrein in Nederland en Duitsland

Met bouwstap 3 wordt op de langere termijn een rechtstreekse verbinding gerealiseerd. Dit is nu geen onderdeel van deze besluitvorming.

Voor bouwstap 3 is de intentie om, parallel aan de realisatie van bouwstap 2 (afgerond in 2030) gezamenlijk met onze Duitse partners nader te onderzoeken hoe en wanneer een directe trein tussen Groningen en Bremen kosteneffectiever gerealiseerd kan worden. Reden hiervan is dat uit de eerste analyses de additionele kosten voor een directe verbinding Groningen-Bremen, conform variant 22B, vooralsnog zeer omvangrijk lijken, zonder dat dit tot extra reistijdwinst leidt. De ingeschatte extra maatregelen hebben een omvang van ca. € 100 miljoen euro, waarvan een groot deel op Duits grondgebied moeten worden uitgevoerd om een extra trein op dit trajectdeel mogelijk te maken. Bovendien lijken de exploitatiekosten van deze variant zeer omvangrijk.

Relatie met het herstel van de Friesenbrücke

Het herstel van de Friesenbrücke is geen onderdeel van het Wunderline project, maar de beschikbaarheid van de brug vormt een belangrijke schakel in het toekomstig gebruik van de spoorverbinding. Daarom wordt de voortgang van het herstelproject nauwlettend gevolgd. Als provincie nemen we deel aan de zogenaamde Arbeitskreis Friesenbrücke, waarin de ontwikkelingen en de stand van zaken rondom het verloop van het herstel van de Friesenbrücke door DB Netz gedeeld worden met de betrokken stakeholders. Door DB Netz wordt momenteel hard gewerkt aan de voorbereiding van de realisatie van de brug en het doorlopen van de benodigde bouw- en vergunningsprocedures.

In de brief van 4 september 2017 over de bijeenkomst Taskforce herstel Friesenbrücke bent u geïnformeerd over de besluitvorming in Duitsland en over het herstel van de brug. Daarbij is aangegeven dat er is gekozen voor het bouwen van een volledig nieuwe brug dat de grootste draaibrug van Europa wordt. Afgesproken is dat deze nieuwe Friesenbrücke 20 minuten per uur beschikbaar zal zijn voor afhandeling van spoorverkeer. Die tijd is minimaal nodig om de nieuwe dienstregeling en daarmee de kwaliteitsverbetering van de spoorverbinding te kunnen realiseren. Tevens is afgesproken dat de nieuwe Friesenbrücke in 2024 beschikbaar komt. Dit betekent dat de effecten van de kwaliteitsverbetering van de spoorlijn voor bouwstap 1 zichtbaar worden bij de opening van de nieuwe brug in het najaar van 2024.

Exploitatiekosten van de voorkeursoplossing

Nu er voldoende duidelijkheid is over de financiering van Duitse zijde kan met vervoerder Arriva worden onderhandeld over de exploitatie van de Wunderline. In de nieuwe concessieovereenkomst met Arriva is als optie opgenomen dat de lijnen Groningen-Bremen en Veendam-Stadskanaal toegevoegd kunnen worden. De gevolgen voor de exploitatie van de Wunderline en de daaruit vloeiende kosten zijn nader onderzocht maar zullen nog op basis van een businesscase-benadering uitonderhandeld moeten worden. Aangezien bouwstap 1 en bouwstap 2 in de concessie 2020 - 2035 vallen, zullen wij hier met Arriva afspraken over maken. In verband met het nog te starten onderhandelingsproces zijn de geraamde exploitatiekosten niet in deze voordracht opgenomen.

De extra exploitatiekosten om de spoorverbinding Groningen-Leer³ te bedienen worden in de periode 2019-medio 2020 nader uit onderhandeld met Arriva. Zoals ook voor de aanvaring met de Friesenbrücke het geval was worden deze kosten naar rato van de trajectlengte Groningen-grens/grens-Leer verdeeld tussen de Provincie en land Nedersaksen.

Bij het eerste ijkmoment medio 2020 komen wij bij u terug met de uitkomsten van de onderhandelingen met Arriva.

Draagvlak in Duitsland voor realisatie van de Wunderline

Er is de afgelopen jaren veel inzet gepleegd op het verkrijgen van commitment van onze Duitse en Europese partners voor medefinanciering van zowel de investerings- als exploitatiekosten van de Wunderline. Vanaf de start van het project is steeds het doel geweest een overeenkomst te sluiten tussen de projectpartners waarin de afspraken over de realisatie van de Wunderline, inclusief financiering en planning, zijn vastgelegd. Belangrijke voorwaarde daarbij is dat er van alle betrokken financiers garanties zijn om te willen investeren.

Hierbij dient in ogenschouw te worden genomen dat de procedures om financiële middelen vrij te maken aan beide zijden van de grens zowel inhoudelijk als in doorlooptijd, verschillen. In de praktijk betekent dit dat formele verplichtingen aan de Duitse zijde pas na het doorlopen van de noodzakelijke procedures kunnen worden gedaan. Daarbij is gebleken dat het Land Nedersaksen voor het aanspreken van financieringsbronnen ook de medewerking van het Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (hierna kortweg de Bund genaamd) nodig heeft, omdat de benodigde financiële middelen de hiervoor beschikbare budgetten van het Land Nedersaksen overstijgen.

Dankzij de investering in intensieve contacten is er veel bereikt in de samenwerking met en het verankeren van de ambitie bij onze Duitse partners. Belangrijke mijlpalen daarin zijn:

- Opname in het Coalitieverdrag van SPD en CDU „*Gemeinsam für ein modernes Nedersaksen*“. Pagina 74: „Gemeinsam mit den Niederlanden wollen wir eine schnelle Bahnverbindung von Groningen über Leer und Oldenburg nach Bremen („Wunderline“) vorantreiben“;
- Resolutie van der Vollversammlung der IHK Ostfriesland und Papenburg van 18. März 2018
- Oproep van alle burgemeesters langs de lijn van 5 juli jl. “[...] Wir fordern alle Beteiligten auf noch in diesem Jahr verbindliche Vereinbarungen für die Umsetzung der angestrebten Qualitätsverbesserung der Schienenverbindung zwischen Groningen und Bremen zu treffen. [...]”;
- Oproep van netwerkorganisaties in de noordelijke grensregio (zomer 2018);
- Veel draagvlak en steun bij de EU, voor realisatie van de Wunderline;
- De ambtelijke (en bestuurlijk bekrachtigde) toezegging van de Technisch Regierungsdirektor Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur van 13 september jl. om het Wunderline project financieel te willen ondersteunen. In dit gesprek met de provincie, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, het Land Nedersaksen en de Bund zijn de mogelijkheden en de procedures besproken om financiële middelen voor het project beschikbaar te stellen. Het Land Nedersaksen zal een schriftelijke aanvraag indienen, waarop de Bund heeft toegezegd dat ze vanuit een positieve grondhouding reageren op de aanvraag.

Met laatstgenoemde afspraak en de toegezegde briefwisseling zijn, voor zover mogelijk, deze garanties in voldoende mate ingevuld. Aanvullende zekerheden zijn in de context van de Duitse regelgeving en procedures op dit moment nog niet mogelijk. Met de ondersteuning en

³ Voor de verbinding Leer - Bremen gaan geen extra treinen rijden, dus geen extra exploitatiekosten.

toezeggingen van Duitse zijde wordt begin 2019 een overeenkomst totaalpakket met onze Duitse partners ondertekend, waarin voldoende zekerheden c.q. garanties voor financiering, planning en samenwerking staan benoemd om de kwaliteitsverbetering van de spoorverbinding Groningen-Bremen in twee bouwstappen te realiseren. Daarnaast sluiten de gekozen twee ijkmomenten aan bij de Duitse procedures aangaande het beschikbaar komen van de benodigde middelen.

Afspraken over ketenmobiliteit

Een ander onderdeel dat in voordracht 49/2017 is benoemd is de uitvoeringsagenda Ketenmobiliteit. Aanvullend onderzoek naar verbetering van de ketenmobiliteit heeft het inzicht vergroot in de wijze waarop de aansluiting tussen de trein en overige modaliteiten kan worden geoptimaliseerd en welk reizigerspotentieel er is bij de stations langs de Wunderline. Per station zijn concrete verbetermaatregelen in kaart gebracht en opgenomen in de “intentieverklaring ter verbetering van ketenmobiliteit”. Daarmee is betekenis van de Wunderline lokaal versterkt en is het bestuurlijk draagvlak van gemeenten langs de Wunderline toegenomen.

Grensoverschrijdende samenwerking

Het is van groot belang dat de grensoverschrijdende samenwerking en het wegnemen van barrières op het gebied van onderwijs en arbeidsmobiliteit en het benutten van kansen op het gebied van gezondheidszorg, cultuur en toerisme een verdere impuls krijgt. De Wunderline draagt bij aan de verbetering van de grensoverschrijdende samenwerking en andersom zal verbeterde grensoverschrijdende samenwerking ervoor zorgen dat er meer gebruik gemaakt gaat worden van de Wunderline. Daarom is het project aangesloten bij lopende trajecten op het gebied van grensoverschrijdende samenwerking (GROS-traject onder leiding van CdK Paas).

Globale planning van de realisatiefase

In onderstaande tabel is op grond van de inbreng van DB Netz en ProRail een realistische planning gemaakt van de fasering van de werkzaamheden in de realisatiefase van bouwstap 1 en 2 in Nederland. De planuitwerking⁴ voor DB Netz start voorjaar 2019 en is naar verwachting afgerond in het najaar 2020.

Fasering Nederlandse zijde			
	Fase	Data	Doorlooptijd/opmerking
	<i>Bouwstap 1</i>		
1.	Voorbereiding realisatie:	1 maart 2019 - 31 dec. 2021	1,75 jaar
2.	Realisatie deel A	1 jan. 2022 - 31 dec. 2023	2 jaar
3.	Realisatie deel B	1 jan. 2022 - 31 dec. 2024	3 jaar
4.	Indienststelling bouwstap 1	Start eind 2024	Gelijk met ingebruikname Friesenbrücke
	<i>Bouwstap 2</i>		
5.	Voorbereiding realisatie	Start 2023	
5.	Realisatie	1 jan. 2025 - 31 dec. 2027	3 jaar
Fasering Duitse zijde			
	Fase	Data	Doorlooptijd
	<i>Bouwstap 1</i>		
1.	Voorbereiding realisatie:	1 maart 2019 - 31 dec. 2021	3 jaar
2.	Realisatie deel A	1 jan. 2022 - 31 dec. 2023	2 jaar
3.	Realisatie deel B	1 jan. 2024 - 31 dec. 2024	1 jaar
4.	Opleveringen bouwstap 1	Start eind 2024	Gelijk met ingebruikname Friesenbrücke
	<i>Bouwstap 2</i>		
1.	Planuitwerking DB Netz	1 maart 2019 - 31 dec. 2020	1,5 jaar
2.	Voorbereiding realisatie	1 jan. 2021 – 31 dec. 2023	3 jaar
3.	Start Realisatie	Begin 2024	
4.	Realisatiefase	2024 – eind 2030	maximaal 7 jaar

Om bouwstap 1 gelijk met de in gebruik name van de nieuwe Friesenbrücke te realiseren, is het nodig aanvullende opdrachten te verstrekken aan ProRail en DB Netz voor de besteksuitwerking ten behoeve van de aanbesteding van bouwstap 1 medio 2020, zodat vervolgwerkzaamheden van ProRail en DB Netz zonder vertraging aansluitend kunnen aanvangen.

⁴ Conform HAOI, Duits planningsmethodiek

In het licht van de eerder genoemde planningsmijlpalen willen wij medio 2020 een **eerste ijkmoment** in de realisatiefase inbouwen. De volgende informatie is dan beschikbaar:

- Uitwerking aanbesteding door ProRail en DB Netz voor bouwstap met bijhorende bouwrisico's.
- Het onderhandelingsproces met Arriva over de exploitatiekosten en alternatieve oplossingen.
- De formele financiering in Duitsland.
- Resultaat EU-subsidieaanvraag bouwstap 1.

Een **tweede ijkmoment** is voorzien rond het voorjaar van 2024, bij de start van de realisatie van bouwstap 2. De volgende informatie is dan beschikbaar:

- De formele financiering van de maatregelen op Duits grondgebied.
- Aanbestedingsdocumenten en zicht op bouwrisico's bouwstap 2 Nederlandse zijde.
- Opening Friesenbrücke.
- Zicht op een mogelijke EU subsidie voor bouwstap 2.

Beschikbare en benodigde middelen MIT-fase uitvoering & realisatie

Beschikbare middelen

In de onderstaande tabel is een overzicht gegeven van de gereserveerde en bestede middelen. Er resteert een beschikbaar budget van € 72,05 mln. voor de realisatiefase.

Besluit	Toelichting	Reservering (€ mln.)
voordracht 23/2013	Herbestemming van de vrijgevallen RSP- en MIT-middelen en deze beschikbaar te stellen voor maatregelen voor de verkorting van de reistijd per spoor op het traject Groningen-Bremen. Hierbij is € 85,0 mln. beschikbaar gesteld. Met indexering van de afgelopen jaren van € 3,0 mln., komt dit neer op € 88,0 mln.	€ 88,00 (inclusief indexering)
~Brief IenW dd	Binnen het MIRT-programma 'Grensoverschrijdend Spoorvervoer' heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voor de kwaliteitsverbetering Groningen-Leer-Bremen (onder voorwaarden van voldoende garanties van Duitse zijde op de termijn tot eind 2018) € 17 miljoen gereserveerd	€ 17,00
Brief INEA	Een Connecting Europe Facility - Transport (CEF-T)-subsidie is ontvangen van € 8,3 miljoen, waarvan de subsidietermijn op 1 maart 2019 afloopt. De werkelijk gemaakte planuitwerkingskosten worden dan in gelijke verhouding verrekend met de eigen bijdrage en de ontvangen CEF-T-subsidie. Deze zijn met aftrek van niet subsidiabele kosten € 8,8 mln. waarvan € 4,4 mln. subsidiabel.	€ 4,40
Totaal bij aanvang beschikbaar		€ 109,40
voordracht 36/2018	In de najaarsnota is besloten een bijdrage van € 18,5 mln. uit het Wunderline budget voor het project Knoop Groningen te reserveren voor maatregelen die, onder andere, ten goede komen aan Project Wunderline. Daarmee is verzekerd dat de spoorverbinding een goede en betrouwbare aansluiting krijgt op andere spoorverbindingen van het station Groningen.	€ 18,50
voordracht 33/2014 ,	Reservering middelen voor het project sneltrein Groningen-Winschoten	€ 9,25
voordracht 33/2015 en 49/2017	Voor de delen 1 en 2 van de planuitwerking heeft u € 9,6 miljoen beschikbaar gesteld. Tot nu toe is hier € 9,3 miljoen besteed aan verplichtingen m.b.t. advieskosten, inhuur en opdrachten aan ProRail en DB Netz. De overige € 0,3 miljoen is voldoende voor de resterende periode van de planuitwerking tot 28 februari 2019. Bij afronding van de planuitwerking wordt dit 50/50 verrekend met de bovengenoemde CEF-T subsidie	€ 9,60

Resteert voor realisatiefase	<i>(Na verrekening met CEF-t subsidie)</i>	€ 72,05
-------------------------------------	--	----------------

Benodigde middelen voor de realisatiefase in Nederland

De realisatiefase begint na instemming met het realisatiebesluit. In de onderstaande tabel is de raming opgenomen van de kosten die gemoeid zijn met het doorlopen van de realisatiefase in Nederland. Daarin zijn, naast de realisatiekosten, ook de kosten van ProRail en risicoreservering opgenomen. En reserveringen om afspraken met onze Duitse partners na te komen om zo zonder vertraging de werkzaamheden van bouwstap 1 op Duits grondgebied te doorlopen.

Kostenraming totale realisatiefase	Kosten (€ mln.)
Realisatiebudget voor de bouwstappen 1 en 2 & Risicoreservering en voorbereiding en uitvoering ProRail (Inclusief kosten ProRail) (exclusief de hierboven genoemde investeringen binnen Groningen Spoorzone en sneltrein Groningen - Winschoten)	€ 48,75
Interne projectteamkosten provincie	€ 5,00
Reservering middelen voor versnellingsmaatregelen, bijdrage planuitwerking en marketing bij start treindienst	€ 4,00
Marketingkosten bij aanvang treindienst	€ 0,23
Gekapitaliseerde kosten beheer en onderhoud tot 2032	€ 4,50
Totaal	€ 62,48

Zoals reeds eerder aangegeven is er voor bouwstap 3 een aanzienlijke investering nodig. Het restant van het budget na realisatie van bouwstap 1 en 2 dient dan ook gereserveerd te blijven staan voor bouwstap 3.

In het onderstaande worden enkele posten nader toegelicht.

Bijdrage voorversnelling planuitwerking en marketing t.b.v. Duitse partners

In de projectbegroting voor de realisatiefase is voorgesteld een post van € 4,0 mln. te reserveren als bijdrage van de provincie aan de planuitwerking of voor versnelling besluitvorming aan Duitse zijde voor de bouwstappen 1 en 2. De overwegingen daartoe zijn tweeledig:

- het geeft ons de essentiële positie om sturing te houden op het proces en de planning van de werkzaamheden van de bouwstappen 1 en 2 in Duitsland;
- in beginsel is met de Duitse partijen afgesproken dat partners de benodigde investeringen op eigen grondgebied betalen. Er zijn echter naar onze Duitse partners bij aanvang van het project verwachtingen gewekt over medefinanciering door de provincie van de realisatie van het project aan de Duitse kant van de grens. Door deze bijdrage geven we invulling aan die verwachting.

Behoud reizigers en marketing

Het is van groot belang (mede in verband met de financiering aan Duitse zijde⁵) dat bij herstel van de Friesenbrücke en realisatie van bouwstap 1 het reizigersvervoer weer zo snel mogelijk op peil is. Daarvoor is het noodzakelijk om de kwaliteit van het treinvervangend busvervoer Groningen-Leer v.v. te verhogen en te zorgen dat bij ingebruikname van de Friesenbrücke meer reizigers van de internationale treinverbinding gebruik gaan maken. Er is daartoe een plan van aanpak voor kwaliteitsverbetering van het treinvervangend busvervoer opgesteld.

De besluitvorming in de Stuurgroep Wunderline in februari 2019 richt zich ook op de realisatie van de voorgestelde verbetermaatregelen en de gezamenlijke marketingacties die voorzien zijn bij de ingebruikname van de treinverbinding in 2024. De raming van deze kosten bedraagt € 225.000.

Kosten beheer en onderhoud

Er is een post opgenomen voor de gekapitaliseerde middelen die de provincie moet reserveren voor de bijdrage aan de beheer- en onderhoudskosten (B&O), die met de kwaliteitsverbetering van de spoorverbinding gemoeid zijn.

Er is een voorlopige voorziening van € 4,5 mln. opgenomen op basis van de opgave van ProRail. Dit betreft een afkoop van de jaarlijkse bijdrage in de B&O-kosten van € 200.000 per jaar gedurende 22,5 jaar. Daarna worden de B&O kosten weer door het rijk worden bekostigd.

⁵ Vanuit de beoogde LuvF-financiering is een vereiste, dat er voldoende zicht moet zijn dat binnen drie jaar na uitvoering van bouwstap 1 van de Wunderline het reizigerspotentieel groeit naar minimaal 1.000 grensreizigers per dag.

Voorgesteld wordt deze te financieren vanuit de bijdrage van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Connecting Europe Facility – Transport-subsidie

Na afronding van de planuitwerking, loopt ook de Connecting Europe Facility - Transport (CEF-T) subsidieperiode af op 28 februari 2019. Zoals eerder onder paragraaf 1 aangegeven, worden de werkelijke gemaakte kosten in gelijke verhouding verrekend tussen de eigen bijdrage en de ontvangen CEF-T subsidie.

Voor de vervolgfase is nog geen EU-subsidie gekregen. Voor deel 1 van het realisatiebesluit is geen subsidie mogelijk. Gezamenlijk met het Land Nedersaksen en de vrije Hanzestad Bremen wordt op korte termijn voor bouwstap 1 (deel 2 realisatiebesluit) een EU-subsidie aangevraagd. Hierover zijn wij in gesprek met de daarvoor verantwoordelijke EU-afdelingen. De aanvraag gaat in concurrentie met andere aanvragen voor subsidiering van projecten. Wij schatten, op basis van de gevoerde gesprekken, de kans als reëel in, dat aan het project Wunderline voor de eerste bouwstap een EU-subsidie in de orde van € 6-12 miljoen zal worden toegekend. De planning is dat een toekenning van een EU-subsidie in de 2^e helft van 2019 zal plaatsvinden, omdat de formele aanvraag niet eerder dan begin 2019 kan worden ingediend.

Voor de tweede bouwstap (deel 3 realisatie) zal ook gezamenlijk EU-subsidie worden aangevraagd op het moment dat daarvoor subsidieprogramma's worden opengesteld.

De af te sluiten overeenkomsten

Begin 2019 wordt met onze Duitse partners het onderhandelingsproces afgerond en worden de afspraken vastgelegd in drie overeenkomsten, die tezamen de overeenkomst totaalpakket wordt genoemd. Kern van deze overeenkomst is dat alléén wanneer alle onderdelen ondertekent zijn het project Wunderline een succes wordt.

Het totaalpakket regelt ook de verdeling van de financiële bijdragen, die nodig zijn voor de realisatie van de Wunderline. Het uitgangspunt is daarbij geweest om concrete afspraken over de bouwstappen 1 en 2 vast te leggen inclusief procesafspraken over bouwstap 3.

De overeenkomst totaalpakket is opgesteld in samenspraak met een jurist die kennis heeft van de Nederlandse en Duitse taal en procedures. De overeenkomst bestaat uit de volgende onderdelen:

1. Samenwerkingsovereenkomst realisatiebesluit

In de preambule van de samenwerkingsovereenkomst "Kwaliteitsverbetering spoorverbinding Groningen-Bremen" zijn de onderwerpen opgenomen met betrekking tot de gezamenlijke doelen en ambities van het project en over de samenhang tussen alle projectonderdelen.

In deze overeenkomst is gekozen voor een vorm en formuleringen, die aan partijen maximaal comfort moet bieden dat de realisatie ook daadwerkelijk zal plaatsvinden, maar ook ruimte biedt om de eigen procedures te hanteren. Tevens worden in dit document de onderlinge rol- en taakverdeling, de manier waarop wij na de overeenkomst met elkaar samenwerken, de monitoring, de evaluatie en de bijsturing van de resultaten en het omgaan met wijzigingen en afwijkingen van de afspraken geregeld.

2. Intentieverklaring ter verbetering van de ketenmobiliteit

Deze overeenkomst heeft het karakter van een intentieverklaring. Doel is dat deze door de burgemeesters van alle aan de spoorverbinding gelegen gemeenten wordt ondertekend. In de bijlage van deze overeenkomst is een aanzet van de 'Uitvoeringsagenda ketenmobiliteit' opgenomen.

De overeenkomst is zelfstandig leesbaar en behandelt ook rol- en taakverdeling tussen partijen, de wijze waarop de activiteiten centraal worden ondersteund, hoe subsidieaanvragen worden gefaciliteerd en resultaten worden gemonitord. De intentieverklaring maakt onlosmakelijk onderdeel uit van de overeenkomst totaalpakket.

3. Gemeenteschappelijke verklaring ten behoeve van grensoverschrijdende samenwerking

Voor de grensoverschrijdende samenwerking is gekozen voor een politieke verklaring waarin de overwegingen, de doelen en de intenties van de ondertekende partijen zijn vastgelegd en waarin zij het belang onderstrepen dat met grensoverschrijdende samenwerking resultaten worden bereikt met het wegnemen van belemmeringen voor arbeidsmobiliteit (diploma-erkenning en beroeps-kwalificaties) en met het realiseren van kansen op het gebied van toerisme & cultuur, onderwijs en

gezondheidszorg. Deze verklaring sluit aan bij lopende trajecten op het gebied van grensoverschrijdende samenwerking (GROS-traject onder leiding van CdK Paas).

Tenslotte wordt een slotverklaring opgesteld bij het beëindigen van de werkzaamheden van de stuurgroep Wunderline voor deze onderzoeksfase. Hierin onderschrijven alle deelnemers van de tuurgroep (binnen hun formele rol en mogelijkheden) de afspraken, zoals vastgelegd in de eerdergenoemde overeenkomsten, en spreken uit dat:

- dit een goede basis vormt voor verdere besluitvorming over financiering, voorbereiding en realisatie door de betrokken bestuursorganen en
- formuleren partijen verwachtingen ten aanzien van het vervolgproces.

Voor een algeheel overzicht van het project Wunderline, wordt een zogenaamd bidbook gemaakt. Doel van dit bidbook is een handzaam overzicht te bieden voor iedereen die bij de besluitvorming is betrokken; bestuurders, ambtelijk adviseurs, volksvertegenwoordigers (incl. EU) en belanghebbenden. In het bidbook is de informatie samengevat die de basis vormt voor de besluitvorming die begin 2019 zal plaatsvinden over de realisatie van het project. Het bidbook is daarmee een bijlage bij de overeenkomst totaalpakket.

Vervolg

In het tweede kwartaal van 2019 informeren wij u over de in de stuurgroep ondertekende overeenkomsten met genoemde projectpartners en het bijbehorende "bidbook".

7. Geheimhouding

Niet van toepassing.

8. Voorstel

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

Groningen, 30 oktober 2018.

Gedeputeerde Staten van Groningen:

F.J. Paas , voorzitter.

S. Faber , locosecretaris.

Behandeld door : R.J. Herder
Telefoonnummer : 050-316 7106
e-mail : R.J. Herder@provinciegroningen.nl

Bijlagen bij voordracht:

geen

Provinciale Staten van Groningen:

Gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van 30 oktober 2018, nr. 2018-068.367, MB;

Gelet op

- het Statenbesluit van 26 juni 2013 over de herbestemming RSP (voordracht 23/2013),
- voordracht 33/2015 en 49/2017 over de delen 1 en 2 van het planuitwerkingsbesluit voor de Kwaliteitsverbetering spoorverbinding Groningen-Bremen,

Besluiten:

1. Overeenkomstig de Provinciale MIT-methodiek een realisatiebesluit te nemen voor de voorkeursoplossing 10B2 voor de realisatie van de Kwaliteitsverbetering van de spoorlijn Groningen-Bremen.
2. Om, in verband met de gefaseerde uitvoering van de realisatie, per fase een ijkmoment in te lassen waar nader over de vervolgstap en het daarbij hordende budget kan worden besloten. Een eerste ijkmoment (deel 2) vindt medio 2020 plaats waarbij in ieder geval nieuwe ontwikkelingen, de besteksuitwerking, exploitatiekosten en formalisering van Duitse financiering behorende bij bouwstap 1 worden voorgelegd. Het tweede ijkmoment (deel 3) vindt eind 2024 plaats waarbij in ieder geval nieuwe ontwikkelingen, de besteksuitwerking, exploitatiekosten en formalisering van Duitse financiering behorende bij bouwstap 2 worden voorgelegd.
3. In te stemmen met het beschikbaar stellen van een krediet van € 9,53 miljoen, na ondertekening van de overeenkomsten zoals genoemd op blz 13, zodat de voorbereidende werkzaamheden voor bouwstap 1 zonder vertraging verder kunnen.
4. Deze kosten te dekken zoals aangegeven in paragraaf 4 van de bijbehorende voordracht.
5. De begroting van baten en lasten te wijzigen conform de als bijlage 1 bijgevoegde 2^e wijziging van de begroting 2019.
6. Dit besluit te nemen onder voorwaarde dat de Duitse partners de overeenkomsten zoals genoemd op blz. 13 van de bijbehorende voordracht ondertekenen begin 2019.

Groningen,

Provinciale Staten voornoemd:

, voorzitter.

, griffier.

Bijlagen bij het besluit

Nr.	Titel	Soort bijlage
1	Bijlage 1: 2 ^e Wijziging van de Begroting 2019	<i>tabel</i>

Bijlage1: 2^e Wijziging van de Begroting 2019

Programma (naam+nr.)	Productgroep (nummer)	L of B *)	2019	2020
4. Bereikbaarheid	2300	L	- € 1.920.000	€ 3.450.000
4. Bereikbaarheid (voorontvangen rijksbijdrage RSP)	2300	B	- € 1.925.900	€ 879.200
4. Bereikbaarheid (vooruitbetaalde gemeentelijke bijdrage RSP)	2300	B	- € 658.300	€ 300.500
8. Algemene dekkingsmiddelen en bedrijfsvoering (reserve RSP)	800	B	- € 2.015.800	€ 920.300
8. Algemene dekkingsmiddelen en bedrijfsvoering (reserve MIT)	800	B	€ 2.680.000	€ 1.350.000
	Totaal Lasten		- € 1.920.000	€ 3.450.000
	Totaal Baten		- € 1.920.000	€ 3.450.000
	Totaal Saldo		€ 0	€ 0

*) L = Lasten; B = Baten.