



provincie
groningen

bezoekadres: Martinikerkhof 12

postadres: Postbus 610
9700 AP
Groningen

algemeen telefoonnr: 050 316 49 11

www.provinciegroningen.nl
info@provinciegroningen.nl

GEDEPUTEERDE STATEN

Aan het lid van Provinciale Staten,
de heer T. van Kesteren

Datum : 22 SEP. 2015
Briefnummer : 2015-39.521/39/A.7, WE
Zaaknummer : 589546
Behandeld door : Lingbeek J.
Telefoonnummer : (050) 316 4605
E-mail : j.lingbeek@provinciegroningen.nl
Antwoord op : Uw brief van 10 augustus 2015
Bijlage : 1
Onderwerp : Financiële risico's Aanpak Ring Zuid

Geachte heer Van Kesteren,

In uw brief van 10 augustus 2015, door ons ontvangen op 14 augustus 2015, stelt u ons 21 vragen naar aanleiding van onze brief van 16 juni 2015 met briefnummer 2015-22.128/25/A.7. De beantwoording van deze vragen treft u hieronder aan. Volledigheidshalve herhalen wij uw vragen en geven daarna ons antwoord.

Vraag 1

Is het college van GS bekend met het werkelijke percentage van structurele buitensporige kostenoverschrijdingen bij complexe infrastructurele projecten? Zo nee, waarom niet?

Antwoord

Ja, wij zijn o.a. door een aantal publicaties hierover ermee bekend dat het budget van infrastructurele projecten soms wordt overschreden.

Vraag 2

Is het college van GS bekend met het project A73 en de twee tunnels daarin? Zo nee, waarom niet?

Antwoord

Wij zijn bekend met de aanleg van de A73 inclusief de tunnels.

Vraag 3

Is het college van GS bekend met de A2 landtunnel bij Utrecht Leidsche Rijn? Zo nee, waarom niet?

Antwoord

Wij zijn bekend met de A2 landtunnel bij Leidsche Rijn.

Vraag 4

Is de informatie over overschrijdingen bij het project A2 tunnel bij Maastricht bij het college van GS en B&W van de stad Groningen bekend? Zo nee, waarom niet?

Antwoord

Wij hebben van deze informatie kennis genomen.



Vraag 5

Is het college van GS bekend met het project Zuidasdok te Amsterdam? Een project dat vergelijkbaar is met de situatie in Groningen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord

Wij zijn bekend met het project Zuidasdok.

Vraag 6

Is bij het college van GS bekend dat Amsterdam meerdere 'bestuursovereenkomsten' met het Rijk heeft gehad met betrekking tot het project Zuidasdok? Zo nee, waarom niet?

Antwoord

Wij zijn bekend met de bestuursovereenkomst voor het project Zuidasdok van 9 juli 2012.

Vraag 7

Waarom is er na het niet doorgaan van de Zuidtangent niet over mogelijke alternatieven nagedacht?

Antwoord

Er is wel over mogelijke alternatieven nagedacht. In de "Verkenning Zuidelijke Ringweg Groningen 2e fase, november 2007" zijn drie oplossingsrichtingen op de bestaande infrastructuur onderzocht: de alle-richtingen-variant, de parallelstructuur-variant en de weg-op-palen-variant. In vervolg op deze verkenning zijn in de "Verlengde Verkenning" naast de Zuidtangent diverse alternatieven onderzocht. Op basis hiervan is een besluit genomen voor een bestuurlijk voorkeursalternatief Zuidelijke Ringweg Groningen. Zie voor een nadere toelichting de "Rapportage Verlengde Verkenning Zuidelijke Ringweg Groningen, 2e fase (Wat wordt de toekomst van de Zuidelijke Ringweg Groningen: naar een Bestuurlijk Voorkeursalternatief)" van 3 september 2009. Deze documenten zijn terug te vinden in de Bibliotheek op www.aanpakringzuid.nl (onder plan historie voor 2010).

Vraag 8

Waarom hebben elkaar opvolgende colleges van GS samen met de stad Groningen niet zelf meer alternatieven onderzocht na 2003?

Antwoord

Zie het antwoord op vraag 7.

Vraag 9

Kan het college van GS verklaren waarom het Rijk haar afspraak geschonden heeft over de aanvang van dit project.

Antwoord

Dit betreft de Zuidelijke Ringweg Groningen fase 1. In 2006 heeft de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat om budgettaire redenen de start van het project met 2 jaar vertraagd.

Vraag 10

Is het college van GS ook bekend met het rapport "U mist iets" van Buurtoverleg Zuidelijke Ringweg? Zo nee, waarom niet? Zo ja, kan het college van GS dit rapport in PDF bestand aan PVV Groningen doen toekomen? En zo nee, waarom niet?

Antwoord

Nee, wij zijn niet bekend met het rapport "U mist iets" van Buurtoverleg Zuidelijke Ringweg. Het door u aangehaalde rapport bevindt zich niet in het archief van de gemeente Groningen en ook niet in het archief van de provincie Groningen.

Vraag 11

Kan het college van GS aangeven wanneer het toenmalige college van GS en het toenmalige stadsbestuur van de stad Groningen en wethouder Dekker hebben besloten om de aanpak van de Zuidelijke Ring op het bestaande tracé te laten plaatsvinden? Zo nee, waarom niet? Zo ja, was dat voor of na februari 2006, toen minister Peijs besloot als eerste een streep door de Zuiderzeelijn te trekken?

Antwoord

De stuurgroep Zuidelijke Ringweg Groningen 2^e fase, waarin Rijkswaterstaat Noord-Nederland, de gemeente Groningen en de provincie Groningen samenwerken, heeft op 2 juli 2009 besluiten genomen over het bestuurlijk voorkeursalternatief. Die besluiten zijn genomen na een raadpleegronde en optimalisaties die per brief aan Provinciale Staten van 5 maart 2009 (briefnummer 2009-12.443, VV) waren aangekondigd. Strekking van de besluiten van 2 juli 2009 was "dat de stuurgroep één bestuurlijk voorkeursalternatief voorlegt aan de minister van Verkeer en Waterstaat. Dit voorkeursalternatief bestaat uit een variant met een verdiept liggende tunnelbak met overkluizingen ('tunneldeksels')." Provinciale Staten zijn over de besluiten van 2 juli 2009 en de motivatie daarvan geïnformeerd per brief van 3 juli 2009 (briefnummer 2009-41.624, VV). De afspraken over het Bestuurlijk Voorkeursalternatief zijn vastgelegd in de "Bestuursovereenkomst Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2" van 10 november 2009. Een afschrift van de Bestuursovereenkomst hebben wij Provinciale Staten toegezonden met een begeleidende brief van 17 november 2009 (briefnummer 2009-66.393/47/A.13, VV).

Vraag 12

Zowel binnen het raadsinformatiesysteem van de gemeente Groningen als bij de provincie Groningen is nergens informatie te vinden over eventuele geaccordeerde onderzoek varianten op het bestaande tracé van de A7 Zuid. Kan het college van GS aangeven waarom deze niet gemaakt zijn door stad en provincie? Zo nee, waarom niet?

Antwoord

Zie het antwoord op vraag 7. Provinciale Staten zijn over de realisatie van het bestuurlijk voorkeursalternatief door ons geïnformeerd bij brief van 3 juli 2009, kenmerk 2009-41.624 en over het sluiten van de bestuursovereenkomst bij brief van 17 november 2009, kenmerk 2009-66.393/47/A.13.

De gemeenteraad is over het Bestuurlijk Voorkeursalternatief geïnformeerd door het college van B&W bij brief van 6 juli 2009, kenmerk RO 09.1951691.

Vraag 13

In de relatie tussen RWS, de stad Groningen en de provincie Groningen, blijken RWS en projectbureaus dominant in het proces met betrekking tot infrastructurele projecten. Waarom zijn PS van Groningen en de gemeenteraad van de stad Groningen nauwelijks in staat gesteld om vooraf positie te bepalen in dit dossier?

Antwoord

Wij delen uw mening niet dat RWS dominant is geweest in het proces tot nu toe en dat PS en de gemeenteraad nauwelijks betrokken zijn geweest. De Aanpak Ring Zuid (hierna te noemen: ARZ) is een samenwerkingsproject van het Rijk, de provincie Groningen en de gemeente Groningen. De plannen zijn zowel in de

aanloop naar de Bestuursovereenkomst in 2009 als gedurende de daarop volgende planstudie meerdere keren in de raadscommissie, de Statencommissie, de raadsvergadering en de Statenvergadering besproken. Op die manier konden de gemeenteraad en Provinciale Staten zich een oordeel vormen over de plannen en kon men waar nodig aandachtspunten en verbeterpunten aandragen. In 2014 hebben Provinciale Staten tweemaal het risicobeheer besproken en in oktober 2014 zijn raad en Staten om wensen en bedenkingen gevraagd over de Realisatieovereenkomst voor de uitvoeringsperiode.

Vraag 14

Kan het college van GS verklaren waarom zij naar Rijkswaterstaat met betrekking tot het project van Starkenborgh- en Eemskanaal (Borgbrug, voor wat betreft de kostenoverschrijding en het trage verloop van de reparatie) niet duidelijk stelling heeft genomen tegen RWS? Zo nee, waarom niet?

Antwoord

Aangezien de Borgbrug sinds 1 januari 2014 in eigendom en beheer is bij RWS, is RWS verantwoordelijk voor de wijze waarop de brug wordt hersteld. Keuzes van het herstel en de reparatie, en daarmee de reparatieperiode, zijn daarmee ook een verantwoordelijkheid van RWS. Wij hebben bestuurlijk bij RWS aangedrongen op een spoedig herstel, vanwege het economische belang van de brug en voor de bereikbaarheid. Wij hebben via ambtelijke contacten expertise aangeleverd. Daarmee hebben wij ons maximaal ingespannen voor een zo spoedig mogelijk herstel van de brug.

Voor de volledigheid verwijzen wij naar de beantwoording van de schriftelijke vragen van de Statenfracties van de VVD en de ChristenUnie van respectievelijk 9 januari 2015 en 14 januari 2015 over de situatie rondom de Borgbrug (brief van 27 januari 2015, briefnummer 2015-01209/5/A.6).

Vraag 15

Waarom vinden bepaalde onderdelen nu pas plaats, zoals het dynamisch verkeersmanagement? Waarom zijn er met betrekking tot de Regiotram geen betere voorstudies verricht tussen 1998 en 2006?

Antwoord

In de MIT Verkenning Zuidelijke Ringweg Groningen 2e Fase uit 2007 wordt uitgelegd dat maatregelen zoals Mobiliteitsmanagement en Dynamisch Verkeersmanagement positieve effecten hebben. In de loop van de daarop volgende jaren is onder meer via de Regio Groningen-Assen al gewerkt aan Mobiliteitsmanagement, is gestart met Incident Management en zijn de eerste dynamische informatiepanelen geplaatst, onder meer op de A28 en de A7 bij de P+R's Haren en Hoogkerk. In 2014 en 2015 hebben wij een impuls gegeven aan dynamisch verkeersmanagement met de realisatie van het Basispakket Verkeersmanagement door Groningen Bereikbaar. Wij delen daarom uw mening niet dat er nu pas bepaalde maatregelen plaatsvinden, zoals het dynamisch verkeersmanagement. Niettemin geldt dat deze maatregelen zeer beperkt een oplossing bieden voor de capaciteitsproblemen op de Zuidelijke Ringweg.

In bijlage 1 vindt u een overzicht van de nota's en politieke besluitvormingsmomenten ten aanzien van de studies naar Hoogwaardig Openbaar Vervoer en de nadere uitwerking hiervan in het project RegioTram tussen 1999 en 2009.

De kwalificatie van de voorstudies voor de Regiotram laten wij voor uw rekening. Zie verder onze antwoorden op vraag 16 en 17.

Vraag 16

Tussen 1998 - januari 2009 is met betrekking tot de Stads- en Regiotram het publieke en politieke debat, bekend onder de naam "Kolibri", nauwelijks gevoerd. Kan het college van GS uitleggen waarom dit niet is gebeurd? Zo nee, waarom niet?

Antwoord

Wij zijn van mening dat dit debat wel degelijk gevoerd is. Voor het overzicht van het politieke debat verwijzen wij u naar bijlage 1. Ten aanzien van het publieke debat zijn wij van mening dat de RegioTram bij uitstek een project was waar het publieke debat volop over is gevoerd. Hier zijn veel bijeenkomsten voor georganiseerd en veel krantenartikelen over geschreven. Dit project was destijds ook een aantal keren prominent onderdeel van de verkiezingscampagnes van verschillende politieke partijen.

Vraag 17

Bij de Regiotram bleek het project tussen 1988 en 2006 qua ontwerp, mogelijke uitvoering en budget nauwelijks getoetst door stad en provincie. Kan het college van GS dit verklaren? Zo nee, waarom niet?

Antwoord

Er zijn meerdere onderzoeken gedaan, waarbij ook een kostenraming is gemaakt (zie bijlage 1). Deze kostenraming is op het niveau van een zogenaamde voorverkenning.

In de periode die u aangeeft is op programmaniveau (voorverkenning) middels de eerder genoemde Koersnota STOV voor de verschillende maatregelen een kostenraming gemaakt. Vervolgens is voor de in 2006 verschenen Netwerkanalyse Regio Groningen Assen ook een kostenraming op programmaniveau voor de voorgestelde maatregelen gemaakt en opgenomen.

Vraag 18

Kan het college van GS verklaren waarom zij nooit zelf adequaat vooronderzoek heeft gedaan over de aanlanding van de Zuiderzeelijn bij Groningen HS om een duidelijk kostenplaatje (investering) te krijgen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord

De studies naar de Zuiderzeelijn werden destijds getrokken door het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Echter, de gemeente Groningen en wij waren nauw betrokken bij deze studies. Deze studie bevond zich destijds in de voorverkenningfase. Zoals bij het antwoord op vraag 17 aangegeven, is het in deze fase niet gebruikelijk, maar over het algemeen ook niet mogelijk, om een gedetailleerde kostenraming op te stellen. Dit gebeurt normaliter in een later stadium, dat er in dit geval dus nooit is gekomen vanwege het besluit van het Rijk om de Zuiderzeespoorlijn te schrappen.

Vraag 19

Waarom is binnen de toenmalige scope rondom het stationsgebied nooit vooraf gekeken naar de inpassing van twee zwaarwegende infrastructurele projecten, te weten de Regiotram en de Zuiderzeelijn periode 1998 - 2006?

Antwoord

Voordat het Rijk besloot niet door te gaan met de Zuiderzeespoorlijn heeft architect Kees Christiaanse een stedenbouwkundig plan gemaakt voor het stationsgebied waarbij ook de Zuiderzeespoorlijn was ingepast. Vanaf het moment dat de Zuiderzeespoorlijn geen doorgang vond en afspraken zijn gemaakt met het Rijk over het Regio Specifiek Pakket kwam financiering voor de RegioTram en voor de aanpassingen aan het spoor pas in beeld. Vanaf dat moment is in overleg met

onder andere ProRail en de gemeente Groningen onderzocht hoe de Regiotram een plek zou kunnen krijgen op het Hoofdstation. Het projectbureau regiotram heeft dit uitgewerkt. Daarbij zou gebruik zijn gemaakt van de sporen 1, 2 en/of 3 aan de oostzijde van het station. Ook in de huidige plannen van het project Spoorzone zou dit nog passen.

Vraag 20

Er is nauwelijks iets terug te vinden over kaderstelling door de Staten en gemeente Groningen bij de inpassing van de Zuiderzeelijn periode 1998 - 2007, dit vooruitlopend op de zogenaamde Planologische Kern Beslissing. Kan het college van GS verklaren waarom dit achterwege is gelaten bij zo'n belangrijk project voor de stad en regio? Zo nee, waarom niet?

Antwoord

Zie het antwoord op vraag 18.

Vraag 21

Het stationsgebied staat nu ook op de politieke agenda. Is het niet verstandig nu alvast de vraag neer te leggen hoe de HSL-Noord hoogwaardig ingepast kan worden? Zo nee, waarom niet?

Antwoord

Zie het antwoord op vraag 18.

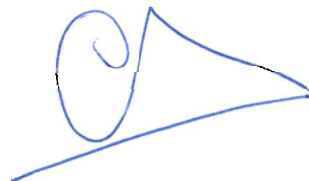
De huidige plannen van het project Groningen Spoorzone en het project Extra Sneltrain Groningen-Leeuwarden houden op verschillende manieren rekening met een eventuele hogesnelheidslijn. Zo is bij de aanleg van de brug over het Noord-Willemskanaal in de HOV-as-west rekening gehouden met voldoende afstand ten opzichte van de spoorbrug, zodat deze met nog twee sporen is uit te breiden en aan te sluiten op de sporen voor het landelijke net. Daarnaast wordt een toekomstige elektrificatie van de spoorlijnen niet onmogelijk gemaakt in de plannen.

Ook bij de nog te bouwen onderdoorgang onder het spoor ter hoogte van de Paterswoldseweg is rekening gehouden met het eventueel kunnen uitbreiden van deze onderdoorgang met een dek voor twee extra sporen.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Groningen:



, voorzitter.



, secretaris.

Bijlagen:

Nr.	Titel	Soort bijlage
1	Bijlage bij vraag 15, 16 en 17	Tekstdocument

Bijlage 1 Looptijd en besluitvorming verleden

1) STOV (1999)

Het onderzoek naar de tram begint op 15 maart 1999 met het opstellen van de notitie 'Stadsgewestelijk Openbaar Vervoer Groningen (STOV)' door de provincies Groningen en Drenthe en de gemeente Groningen ten behoeve van de Verkenningfase MIT van het rijk (gehonoreerd in 2000). Dit is de eerste notitie voor verkenning naar Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV), een onderzoek dat beide provincies willen gaan doen in verband met de bereikbaarheid van met name Groningen vanuit de regio (komt in de toekomst steeds verder onder druk te staan).

2) Koersnota STOV (20 februari 2002)

Doel: Het stedelijk netwerk Groningen-Assen is als zodanig aangewezen. Dit vraagt om een integrale aanpak van de bereikbaarheid van deze regio (BAG). De Koersnota STOV is hiervan de eerste uitwerking door de stuurgroep BAG/Regiovisie GA met twee belangrijke punten:

- verbeteren bereikbaarheid binnen het stedelijk netwerk regio GA door HOV;
- ontwikkeling stationsgebied Groningen als knooppunt van OV.

Inhoud: In de Koersnota wordt voor de eerste keer een vergelijking gemaakt tussen HOV-bus en HOV-tram. HOV-tram pakt hierbij een stuk gunstiger uit. Ten aanzien van het punt van integratie tussen trein en tram is voor de variant HOV-tram een light-railverbinding naar Assen-Zuid onderzocht. Op basis van dit voorbeeld wordt geconcludeerd dat deze fysieke doorkoppeling extra reizigers oplevert, maar "deze meerwaarde weegt vooralsnog niet op tegen de bezwaren van de fysieke integratie van trein en tram." Die bezwaren zitten vooral in de investeringskosten, die destijds hoog werden ingeschat. Conclusie is: "Om deze redenen wordt in het vervoerconcept tram niet uitgegaan van de fysieke integratie, maar van de functionele integratie (comfortabele overstap, geïntegreerde vervoerbewijzen). Fysieke integratie moet daarentegen niet onmogelijk worden gemaakt."

Provinciale Staten: De Koersnota STOV is besproken in de vergadering van de commissie Milieu, Verkeer en Vervoer van 8 april 2002 en is voor kennisgeving aangenomen tot er definitieve, verdiepte versie van de Koersnota verschijnt. In de vergadering van PS van 19 juni 2002 is bij de voordracht van de Voorjaarsnota 2002 (VJN) een motie aangenomen over het STOV. In de voordracht werden middelen gevraagd voor het afronden van de verkenningstudie en het starten van de planstudiefase in 2003. In de motie spreken PS uit dat "*het dringend gewenst is om zo spoedig mogelijk met de uitvoering van het STOV een begin te maken.*" In de motie wordt voorgesteld om het door de partners binnen de regiovisie GA beschikbaar gestelde bedrag voor de uitvoering van het STOV van 80 miljoen gulden te benutten als voorfinanciering.

3) Verkenningennota STOV (9 augustus 2002)

Doel: Verzoek aan minister van VenW gedaan voor opname STOV Groningen in de verkenningentabel van het MIT. Dit verzoek is in 2000 gehonoreerd en naar aanleiding hiervan is de Koersnota STOV verschenen. De Koersnota is vervolgens verder uitgewerkt.

Inhoud: Nadere verdieping van de Koersnota STOV op de volgende punten:

- 1) Ruimtelijke en economische ontwikkelingen en consequenties van de vervoersconcepten;
- 2) Exploitatie van de voorgestelde vervoerconcepten;
- 3) Vergelijking betekenis HOV-bus en HOV-tram.

Provinciale Staten: Het verkrijgen van een rijksbijdrage voor het STOV mislukt in 2003 en hierdoor is de Verkenningennota verder niet meer als zodanig behandeld in PS.

4) Voordracht (27 april 2004) Actualisatie Regiovisie Groningen-Assen 2003

Doel: Het STOV is vanuit de regio GA hernoemd in het Kolibri OV-netwerk na het afhaken van (een bijdrage van) het Rijk in 2003. Voor de uitvoering van Kolibri is een Meerjaren Investeringsprogramma opgesteld (MIP 2005-2009).

Inhoud: In het MIP 2005-2009 komen verschillende projecten terug uit het STOV onder de noemer Kolibri, waaronder ook het ontwikkelen van HOV-assen in de stad Groningen (CS-Zernike en CS-Meerstad).

Provinciale Staten: In de commissievergadering van 23 juni 2004 en de vergadering van PS van 7 juli 2004 is de voordracht besproken en in de PS-vergadering met algemene stemmen aangenomen.

5) Netwerkanalyse 2030 nationaal stedelijk netwerk Groningen-Assen (juli 2006)

Doel: Komen tot concrete afspraken tussen Rijk en regio over de ruimtelijk-economische ontwikkeling.

Inhoud: De netwerkanalyse maakt onder meer een nadere analyse van de bereikbaarheidsproblematiek in de regio GA en geeft aan welke infrastructurele maatregelen noodzakelijk zijn om deze problematiek aan te kunnen pakken. Belangrijk onderdeel vormt een kwaliteitssprong in het openbaar vervoer. Kolibri vormt de basis voor een regionaal OV-netwerk met onder andere een HOV-as CS-Zernike.

Provinciale Staten: In de vergadering van de commissie E&M van 6 december 2006 is de Netwerkanalyse 2030 met de aanbiedingsbrief aan de minister besproken en als C-stuk naar de Statenvergadering gestuurd. In deze commissievergadering gaven onder andere de PvdA en GroenLinks het belang aan van de RegioTram met een directe verbinding tussen stad en regio.

6) Brief GS 'Tram in stad en regio' (13 maart 2007)

Doel: PS informeren over de inhoudelijke reactie van GS op de startnotitie 'Tram in stad en regio' (januari 2007) van de gemeente Groningen en het verslag van de studiereis van november 2006.

Inhoud: Standpunt GS is dat ingezet moet worden op een kwaliteitssprong in het OV met hoogwaardig openbaar vervoer op het traject Hoofdstation-Zernike als belangrijk project dat van belang is voor de hele regio. GS schrijft in de brief verder onder meer:

"Van de dagelijkse 20.000 reizigers op dit traject komt 65% van buiten de stad. Daarom kan het ons inziens een belangrijke meerwaarde hebben om te zorgen dat op termijn een groot deel van die reizigers al in de regio in een regiotram kan stappen en zonder overstappen naar een bestemming in de stad kan reizen.

Tegen deze achtergrond hebben wij op 15 december 2006 in de stuurgroep regio Groningen-Assen van harte ingestemd met het voorstel om voor de lopende en nieuwe Kolibri-projecten rekening te houden met het eindbeeld van de regiotram. Het feit dat onze provincie al beschikt over een regionaal spoornet is daarvoor een gunstige omstandigheid. In diezelfde stuurgroepvergadering hebben wij ingestemd met de instelling van een Projectbureau Regiotram "hangend" onder de stuurgroep regiovisie met aansturing door de portefeuillehouders Ruimtelijke Ordening en Verkeer en Vervoer van gemeente en provincie Groningen.

Wij hebben kennis genomen van het verslag van de "studiereis tram" van november 2006, waaraan naast wethouder Dekker en gedeputeerde Calon verscheidene leden van de gemeenteraad en de provinciale staten hebben deelgenomen. Uit de eerste conclusie in dat verslag maken wij op dat er bij de vertegenwoordigde fracties steun is voor het concept van de regiotram. De tweede conclusie bevestigt dat de aanleg een ingewikkeld en langdurig project is. Het reeds genoemde besluit van de stuurgroep regio Groningen-Assen tot het instellen van het projectbureau Regiotram is het antwoord op de conclusie dat er een goede projectorganisatie moet komen om het project te dragen."

Provinciale Staten: De brief van GS is besproken in de commissie E&M van 9 mei 2007. Hier was vooral veel enthousiasme voor de brief bij PvdA, CDA, VVD, ChristenUnie, GroenLinks en SP te bespeuren en een meer kritische houding bij de PvdN en D66. Het stuk is als C-stuk doorgestuurd naar de Statenvergadering.

7) Brief GS 'Plan van aanpak projectbureau RegioTram' (12 oktober 2007)

Doel: Informeren van PS over het plan van aanpak voor het Projectbureau RegioTram.

Inhoud: In het plan van aanpak wordt onder meer de projectorganisatie en de projectopdracht omschreven. De projectopdracht luidt als volgt: "Zoals aangegeven, heeft de stuurgroep Regio Groningen – Assen op 15 december 2006 besloten het concept RegioTram als eindbeeld te laten fungeren van het na te streven Kolibri- openbaar vervoernetwerk. Een eerste stap naar dit eindbeeld is de uitwerking van het eerste stadstracé van RegioTram, namelijk Hoofdstation – Zernike, waarvoor door de gemeente Groningen reeds meerdere verkennende studies zijn uitgevoerd. Op basis van deze verkennende studies mag geconcludeerd worden, dat de uitbouw van een stadstramproject naar een regionaal tramconcept in principe haalbaar is. Om een verdere invulling aan het concept RegioTram te kunnen geven, zal het projectbureau een nadere verkenning uitvoeren, aangezien het concept RegioTram als gevolg van een aantal daaraan verbonden specifieke kwalificaties mogelijke consequenties heeft voor de onderzochte stadstramtracés.

De opdracht die het projectbureau RegioTram heeft gekregen, is om te komen tot de realisatie van RegioTram, met als eerste stap een tram tussen het Hoofdstation en Zernike (als eerste lijn van vier mogelijke stadstracés) waarbij meteen in kaart gebracht dient te worden wat de randvoorwaarden en de gevolgen zijn van een doorkoppeling van de tram naar de regio."

Er zijn meerdere uitgangspunten voor het projectbureau geformuleerd in het plan van aanpak. De hoofduitgangspunten zijn de notitie 'De eerste lijn moet raak zijn' (laatste editie januari 2007) en het besluit om de RegioTram als eindbeeld te laten fungeren van het na te streven Kolibri openbaar vervoernetwerk. Wat het concept RegioTram precies inhoudt, zal in beeld worden gebracht en verder worden uitgewerkt. Met het concept RegioTram wordt in ieder geval een vorm van verknoping van de tram met de regio nagestreefd. Dit kan echter op verschillende manieren worden bewerkstelligd.

Provinciale Staten: Het 'Plan van Aanpak RegioTram' is besproken in de vergadering van de commissie E&M van 24 oktober 2007. Hierbij zijn ook aangeboden de achterliggende documenten 'De 1^e lijn moet raak zijn' en 'Pragmatiek van Doorkoppeling.' Voorafgaand aan de commissievergadering heeft de projectdirecteur van het projectbureau RegioTram een presentatie gegeven. Er is brede steun voor het plan van aanpak in de Statencommissie. Het stuk is als C-stuk naar de Statenvergadering gestuurd.

8) Voordracht Voorjaarsnota 2008 (6 mei 2008)

Doel: Onderdeel van de voordracht is instemming van PS krijgen voor de instandhouding van het projectbureau RegioTram.

Inhoud: In de VJN 2008 worden middelen gevraagd voor de instandhouding van het projectbureau RegioTram voor het verder uitwerken van de plannen.

Provinciale Staten: De voordracht is besproken in de vergadering van de commissie E&M van 28 mei 2008. Het is als A-stuk naar de Statenvergadering gestuurd. PS heeft de voordracht vastgesteld in de vergadering van 18 juni 2008.

9) Brief GS 'Risicoanalyse RegioTram' (10 september 2008)

Doel: PS informeren over de reeds uitgevoerde risicoanalyse voor het project RegioTram naar aanleiding van een toezegging van gedeputeerde Bleker.

Inhoud: In deze verouderde risicoanalyse staat een overzicht van de mogelijke risico's die het project kan tegenkomen en de wijze waarop hierop wordt ingespeeld door het projectbureau.

Provinciale Staten: De risicoanalyse is besproken in de vergadering van de commissie E&M van 8 oktober 2008. Er is inhoudelijk niet erg op de analyse ingegaan, omdat het om een verouderde versie ging. Wel is door verschillende partijen nogmaals aandacht gevraagd voor het regionale aspect. De risicoanalyse is als C-stuk naar de Statenvergadering gestuurd.

10) Brief GS 'Informatie met betrekking tot Raamwerk RegioRail' (13 februari 2009)

Doel: PS informeren over de voortgang van het project RegioTram.

Inhoud: 1) Sporen naar de toekomst; 2) Raamwerk RegioRail; 3) Tracékeuze 1^e lijn HS-Zernike. Drie achterliggende notities ter kennisname. In de brief staat een korte samenvatting van de inhoud van de drie notities, een overzicht van de investeringen en de afspraken met de gemeente over de financiën en risico's. Daarnaast gaat de brief ook in op de vervolgprocedure (overzicht planning en tabel dekking).

Provinciale Staten: De brief en notities zijn eerst besproken in een gecombineerde informatiebijeenkomst voor de commissies E&M en B&F op 25 februari 2009 en vervolgens in de gecombineerde vergadering van deze commissies van 8 april 2009. PS hebben op 8 april 2009 ingestemd met het zetten van de stappen die nodig zijn voor het uitwerken van het:

- VO lijn 1, uitgaande van het door de gemeenteraad van Groningen vastgestelde tracé;
- dichten van het exploitatietekort voor de twee tramlijnen;
- opstellen van een compleet overzicht van de risico's en financiële afspraken van het Raamwerk RegioRail richting geplande besluitvorming in 2010.

Hierbij hebben PS wel de voorwaarde gesteld dat zij geïnformeerd worden over eventuele updates en dat betreffende stukken ruim voor de geplande besluitvorming in hun bezit zijn.

PS hebben geen behoefte aan een 3^e bespreking van de huidige onderliggende stukken gelijk met het besluit over het voorkeurstracé in de gemeenteraad van Groningen.

PS hebben ingestemd met de (reeds eerder gemelde) financiën benodigd voor de projectorganisatie en bovengenoemde uitwerkingen.

PS hebben daarnaast aangegeven dat het busalternatief verder uitgewerkt moet worden tot een volwaardig alternatief en dat dit in het najaar gereed moet zijn voor eventuele aanvullingen, zodat PS het kan betrekken bij de besluitvorming in 2010.

Er was brede steun voor de spoorse maatregelen van € 400 miljoen uit het Raamwerk RegioRail. Het is als C-stuk naar de Statenvergadering gegaan en daar voor kennisgeving aangenomen.