

## **BIJLAGE 4**

### **REGIOSPECIFIEK PAKKET ZUIDERZEELIJN**

*Derde Voortgangsrapportage najaar 2010*

#### **Convenant Regiospecifiek Pakket**

Op 23 juni 2008 is het Convenant Regiospecifiek Pakket (RSP) Zuiderzeelijn<sup>1</sup> ondertekend door de minister van Verkeer en Waterstaat (VenW), de voorzitter van de Stuurgroep Zuiderzeelijn en gedeputeerden van de provincies Fryslân, Groningen, Drenthe en Flevoland. De projecten uit het RSP richten zich op versterking van de ruimtelijk-economische structuur van Noord-Nederland (incl. Noordoostpolder) en het verbeteren van de bereikbaarheid van de regio, via openbaar vervoer en weg. De totale RSP-investering in Noord-Nederland bedraagt circa € 3,15 miljard. Het aandeel van de regio hierin bedraagt bijna € 700 miljoen en van de markt- en kennispartijen ruim € 200 miljoen<sup>2</sup>.

Het RSP bestaat uit 3 onderdelen:

1. Ruimtelijk-economisch programma;
2. Concrete bereikbaarheidsprojecten;
3. Regionaal mobiliteitsfonds.

In deze rapportage wordt samengevat de stand van zaken weergegeven van de diverse onderdelen.

#### **Ruimtelijk-economisch programma**

##### **Algemeen**

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

Voor het REP is een rijksbijdrage van € 306 miljoen en een regionale bijdrage (lagere overheden) van € 104 miljoen beschikbaar. Daarnaast zorgt de regio voor cofinanciering vanuit de markt- en kennispartijen van € 208 miljoen.

<b>Budget</b>	<b>Bedrag (x € 1 miljoen)</b>
Rijksbijdrage REP-rijk	150
Rijksbijdrage REP-regio	156
<b>Totaal rijksbijdrage</b>	<b>306</b>
Regionale bijdrage REP-regio	104
Markt- en kennispartijen REP-rijk en REP-regio	208
<b>Totaal</b>	<b>618</b>

##### **Voortgang REP-rijk**

Onder regie van het ministerie van Economische Zaken (EZ) wordt € 150 miljoen rijksbijdrage REP-rijk (prijsspeil 2007) ingezet met een duidelijke focus op grotere projecten binnen de kennispieken. Het rijk heeft aangegeven bij de bestemming van het rijksdeel REP dicht bij de eerste vier bovengenoemde programmalijnen te willen blijven (dit zijn energie, watertechnologie, sensortechnologie en life sciences), maar behoudt zich het recht voor om (bij uitzondering) ook middelen in te zetten op de overige programmalijnen. In verband met de verantwoordelijkheid voor het binnenhalen van co-financieringsmiddelen zal afstemming met de noordelijke provincies plaatsvinden. Regio en EZ

<sup>1</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2008-2009, 31700 A, nr, 19

<sup>2</sup> De bedragen uit het convenant zijn inclusief BTW, Voorbereiding en Toezicht, Onvoorzien en Risico's gebaseerd op prijspeil 2007. In deze rapportage is herrekend naar prijspeil 2010 tenzij anders vermeld.

dragen voor het rijksdeel gezamenlijk enkele grote projecten aan. EZ besluit over de precieze inzet van de rijksmiddelen en over de uitvoering.

Inmiddels is een bijdrage toegekend aan een aantal projecten binnen de kennispieken energie en life sciences (uit de provincie Groningen). Dit zijn de projecten EDGAR (Energy Delta Gas Research), Life Lines en Eriba.

Het project EDGAR draagt bij aan de kennispositie van (Noord-) Nederland op gasgebied en bevordert de inpassing van nieuwe en buitenlandse gassen en de inzet van gas als transitiebrandstof.

Het project Lifelines bestaat uit een cohort van - op termijn - 165.000 personen uit drie generaties van één familie, die gedurende tenminste 30 jaar worden gevolgd. Van deze personen wordt periodiek een grote hoeveelheid genetische, biomedische, sociale en omgevingsdata verzameld, die verklaren waarom de één gezond ouder wordt en een ander (vaak meerdere) ziekten krijgt. De gegevens worden opgeslagen in een biobank met datawarehouse en biomateriaal, die voor wetenschappers en bedrijven toegankelijk zijn. Deze cohort studie vormt de basis voor belangrijke wetenschappelijke en commerciële doorbraken in de screening, preventie, diagnose, interventie en behandeling van (chronische) ziekten.

Eriba is een onafhankelijk topinstituut waarin onderzoek wordt verricht naar de biologische grondslagen van veroudering. Het instituut wordt geformeerd rondom een tiental wetenschappers die tot de wereldtop in hun onderzoeksveld behoren. Iedere onderzoeker leidt een eigen onderzoeksgroep en heeft de beschikking over moderne, hoogwaardige faciliteiten. ERIBA wil rond 2015 tot de mondiale top op het gebied van verouderingsonderzoek behoren en in samenwerking met soortgelijke instituten erkend worden als Europees Center of Excellence. Met de toegekende bedragen is het REP-rijk vooralsnog tot en met 2012 grotendeels belegd. Tussen EZ en provincies vinden gesprekken plaats over de ideeën die bestaan voor invulling van het rijksdeel na 2012.

### **Voortgang REP-regio**

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

Inmiddels hebben de vier provincies ieder voor zich een inventarisatie gemaakt van projecten die zij voor het REP willen voordragen. Definitieve keuzes zijn voor een groot deel nog niet gemaakt. In Fryslân zijn onder meer de projecten Heerenveen Stad van Sport, onderdelen Friese Meren en University Campus Fryslân in beeld om een beroep te doen op het regionale deel REP. De Provinciale Staten moeten hierover nog een beslissing nemen.

Drenthe heeft de keuze gemaakt in welke gemeenten (gebieden) het grootste deel van de regionale middelen terecht komt en voor welke omvang. Daarbij gaat het in Assen om projecten die verbonden zijn met de FlorijnAs of met sensortechnologie, in Emmen gaat het om projecten gekoppeld aan Atalanta en/of op het gebied van energie of sensortechnologie. Een definitieve keuze aan welke projecten het wordt besteed is nog niet gemaakt.

In Groningen hebben twee toekenningen plaatsgevonden. Gedeputeerde Staten hebben een principebesluit genomen om € 35 miljoen beschikbaar te stellen voor het project Grote Markt - Forum. Daarnaast is € 3 miljoen toegekend aan het project Versnellingsagenda, onderdeel arbeidsmarkt.

In Flevoland hebben de provincie, de gemeente Noordoostpolder en de gemeente Urk een convenant afgesloten, waarin nadere afspraken zijn gemaakt over de gemeentelijke en provinciale cofinanciering van het REP. Ook is een Stuurgroep opgericht, die opdracht heeft gegeven voor de voorbereiding van een Afsprakenkader. In dit Afsprakenkader wordt een keuze gemaakt uit de programmalijnen en worden nadere procesafspraken gemaakt. Tevens is een eerste inventarisatie gemaakt van projecten die mogelijk voor ondersteuning vanuit het REP in aanmerking komen. Een definitieve keuze is echter nog niet gemaakt.

### **Concrete bereikbaarheidsprojecten**

#### **Algemeen**

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

1. A7 Zuidelijke Ringweg Groningen (ZRG) fase 2;
2. Bereikbaarheid Leeuwarden;

3. Bereikbaarheid Assen;
4. N50 Ramspol - Ens;
5. Openbaar Vervoer.

Daarnaast is conform de motie Koopmans<sup>1</sup> € 164 miljoen beschikbaar gesteld voor maatregelen op het noordelijke kernnet spoor.

### **Voortgang**

#### **Ad. 1 A7 Zuidelijke Ringweg Groningen (ZRG)**

Conform het convenant is € 649 miljoen (waarvan € 208 miljoen ten laste van het MIRT) beschikbaar. In overleg tussen VenW, de provincie Groningen en de gemeente Groningen is een bestuurlijk voorkeursalternatief ontwikkeld. Het bestuurlijk voorkeursalternatief gaat uit van een oplossing op het bestaande tracé, bestaande uit een variant met een verdiept liggende tunnelbak met overkluizingen ('tunneldeksels'). De afspraken met betrekking tot het bestuurlijk voorkeursalternatief zijn vastgelegd in een bestuursovereenkomst, d.d. 10 november 2009. De ministers van VenW en VROM, die samen het Bevoegd Gezag voor dit project vormden, hebben op 18 december 2009 het Bestuurlijk voorkeursalternatief uit de verkenning bekrachtigd in een Aanvangsbeslissing, die is gepubliceerd in de Staatscourant 2009 nr. 20506, d.d. 30 december 2009. In opdracht van het Bevoegd Gezag wordt er thans een Plan van Aanpak voor de planuitwerking opgesteld. Onderdeel van het Plan van Aanpak is ook het waarborgen van de bereikbaarheid van stad en regio tijdens de ombouw van de Zuidelijke Ringweg. De voortgang van dit project wordt besproken in het bestuurlijk overleg MIRT Noord-Nederland.

Vooruitblik 2011: Het project doorloopt de planuitwerkingsfase.

#### **Ad. 2 Bereikbaarheid Leeuwarden**

Conform het convenant is € 231 miljoen beschikbaar voor het project Bereikbaarheid Leeuwarden. Door Fryslân wordt echter gestuurd op een taakstellend budget van € 205 miljoen. Met de uitvoering van dit project wordt de capaciteit en betrouwbaarheid van de verkeersafwikkeling rond Leeuwarden verbeterd door het treffen van maatregelen op regionale invalswegen. Het project bestaat uit de volgende onderdelen:

a. *Bijdrage (RSP ad € 27 miljoen) aan het project N31 Leeuwarden (Haak om Leeuwarden)*

De minister van VenW heeft op 26 februari 2010 het Tracébesluit RW 31 Leeuwarden vastgesteld. Op 29 mei 2010 hebben het Rijk, de gemeente Leeuwarden en de provincie Fryslân de realisatieovereenkomst Tracébesluit RW31 Haak om Leeuwarden getekend. De voortgang van dit project wordt besproken in het bestuurlijk overleg MIRT Noord-Nederland.

b. *Westelijke Invalsweg*

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

- fase 1: aansluiting op de Haak t/m aansluiting op Zwettestraat (inclusief een aquaduct Van Harinxmakanaal);
- fase 2: gedeelte Zwettestraat t/m aansluiting op de Tesselschadestraat.

Het totale budget voor de WIW is € 88 miljoen. Fase 1 maakt onderdeel uit van het Tracébesluit en de Realisatieovereenkomst RW 31. In 2011 zal de gemeenteraad het realisatiebesluit voor fase 2 van de WIW vaststellen.

c. *Drachtsterweg en omgeving*

De doorstroming op het complex van kruispunten op de Drachtsterweg en omgeving is onvoldoende en dient ingrijpend te worden aangepast. Uiteindelijk zal het Drachtsterplein worden gereconstrueerd tot een met verkeerslichten geregeld kruispunt met fietstunnels, de wegwaterkruising zal worden uitgevoerd als aquaduct en de aansluiting Zuiderburen wordt

---

<sup>1</sup> TK 27658, nr. 41

ongelijkvloers verdiept aangelegd. Daarnaast is voorzien in enkele kruisende structuren voor fietsers, wijkverkeer en water. Het totale budget voor Drachtsterweg en omgeving is € 90 miljoen.

Voor het Drachtstercomplex hebben in mei/juni 2009 de Leeuwarder Raad en de Friese Staten de bestuurlijke voorkeur vastgesteld. De technische en planologische voorbereidingswerkzaamheden zijn gereed ten behoeve van de Definitieve Ontwerpfase. Gestart is inmiddels met het verleggen van kabels en leidingen.

Vooruitblik 2011:

- Project N31 Leeuwarden: Start realisatie 2011.
- Project Westelijke Invalsweg: Onderdeel fase 1 bevindt zich in de realisatiefase, fase 2 doorloopt de planuitwerkingsfase;
- Project Drachtsterweg en omgeving: Onderdeel reconstructie Drachtsterplein bevindt zich in de realisatiefase; de andere projectonderdelen doorlopen de planuitwerkingsfase.

### **Ad. 3. Bereikbaarheid Assen**

Conform het convenant is € 231 miljoen beschikbaar. Door Drenthe wordt echter gestuurd op een taakstellend budget van € 209 mln. (€ 201 mln. prijspeil 2007 plus IBOI-indexatie) Het project bestaat uit de volgende onderdelen:

a. *Bijdrage (RSP ad € 13 miljoen prijspeil 2009) aan het project N33 Assen (zuid) - Zuidbroek*  
Op 29 mei 2010 hebben het Rijk, de provincie Groningen en de provincie Drenthe het convenant 'Bestuurlijke afspraken inzake Verdubbeling N33 Assen – Zuidbroek' getekend. De voortgang van dit project wordt besproken in het bestuurlijk overleg MIRT Noord-Nederland.

#### *b. Project FlorijnAs Bereikbaarheid*

De FlorijnAs omvat een grootschalig programma van integrale gebiedsontwikkeling langs de belangrijkste binnenstedelijke noord-zuid verbinding (Stadsboulevard) in Assen en het weer bevaarbaar gemaakte kanaal (Blauwe As, fase 2) Het RSP- bereikbaarheidsproject is daar onderdeel van en omvat de volgende onderdelen:

- De stadsboulevard inclusief aanpassing centraal station Assen en het omliggende gebied;
- De aansluiting van het bedrijvenpark en de toeristisch recreatieve zone Assen-Zuid op de N33 en de A28;
- Bevaarbaar maken van 'Het Kanaal': De Blauwe As;
- Het Station Assen Zuid (zie ook concreet project Openbaar Vervoer).

In het voorjaar 2009 is onderzocht in hoeverre de binnenstedelijke verbindingsroute de meest toekomstvaste en duurzame oplossing is. De raad heeft in juli 2009 gekozen voor de binnenstedelijke variant. Deze variant plus de gebiedsopgaven rond de noord-zuid as zijn verwerkt in de begin 2010 vastgestelde nieuwe integrale structuurvisie Assen 2030.

Het programma FlorijnAs is op basis van de structuurvisie in de zogenoemde Masterstudie FlorijnAs uitgewerkt. De Masterstudie is in de zomer 2010 uitgewerkt in een stedenbouwkundige visie / inrichtingsplan voor de Blauwe As en het bedrijvenpark Assen Zuid. De verwachting is dat medio 2011 de eerste fase kan worden aanbesteed. Voor een deel van de stadsboulevard wordt op dit moment gewerkt aan een inrichtingsplan. Rond het stationsgebied zal dit pas kunnen als de stedenbouwkundige visie is afgerond (eind 2011).

Het totale project FlorijnAs bestaat uit diverse deelprojecten. De totale investeringen in verbetering van de bereikbaarheid en de omliggende gebiedsontwikkeling zijn geraamd op ca. € 1,5 miljard. Voor de deelprojecten Havenkwartier, Natuurontwikkeling Assen-Oost en Bedrijvenpark Assen-Zuid is in 2010 een MIRT onderzoek gestart. De voortgang van het MIRT onderzoek wordt besproken in het bestuurlijk overleg MIRT Noord-Nederland.

Vooruitblik 2011:

- Project N33 Assen (zuid) – Zuidbroek: Tracébesluit 2011;
- Project FlorijnAs Bereikbaarheid Assen: start werkzaamheden aan de Natte As.

#### **Ad. 4 N50 Ramspol - Ens**

Het traject Ramspol - Ens wordt verbreed naar 2x2 rijstroken. Het weggedeelte wordt verlegd in westelijke richting en er komt een ongelijkvloerse aansluiting in de vorm van een half klaverblad. In plaats van de huidige Ramspolbrug wordt een hogere en bredere brug gebouwd. Hierdoor hoeft het vaarwegverkeer minder lang te wachten en kan het wegverkeer beter doorrijden. De brug wordt 13 meter hoog en 18 meter breed. Bovendien wordt de brug energieneutraal. De energie die vrijkomt bij het afremmen van de beweegbare klep als de brug dichtgaat wordt opgeslagen. Samen met de door zonnecellen opgewekte energie moet dat genoeg zijn om de brug weer te openen. Het traject Ramspol – Ens valt onder de Spoedaanpak. Vanuit het RSP wordt € 26 miljoen bijgedragen. De werkzaamheden zijn gestart in mei 2010.

De voortgang van dit project wordt besproken in het bestuurlijk overleg MIRT Noord-Holland, Flevoland en Utrecht.

#### **Ad. 5 Openbaar Vervoer**

Conform het convenant is € 312 miljoen beschikbaar. Dit project bestaat uit de volgende onderdelen:

##### *a. Partiële uitbreiding spoor Groningen - Leeuwarden € 125 miljoen*

De huidige capaciteit van de spoorlijn Groningen - Leeuwarden is onvoldoende om het aantal reizigers en de toekomstige groei te faciliteren. Er rijden nu twee stoptreinen en één sneltrein per uur. Om aan de vraag te kunnen voldoen zouden er twee stop- en twee sneltreinen per uur moeten gaan rijden. De huidige infrastructuur heeft hiervoor onvoldoende capaciteit. Daarom worden de volgende maatregelen voorgesteld:

- Dubbelspoor Zuidhorn – Hoogkerk;
- Snelheidsverhoging Leeuwarden – Veenwouden;
- Snelheidsverhoging Zuidhorn – Groningen.

Verder worden de mogelijkheid voor een nieuw station Hoogkerk en de overwegveiligheid op het hele traject onderzocht. Tenslotte wordt onderzocht of het mogelijk is de regionale treindienst op de lijn Groningen - Leeuwarden te zijner tijd door te trekken naar de nieuwe stations Werpsterhoek en Assen-Zuid.

Vooruitblik 2011: Eind januari 2011 nadere besluitvorming over vervolgstappen.

##### *b. Stations Assen-Zuid en Leeuwarden-Werpsterhoek en spoor voor nieuwe stations € 45 miljoen*

###### *- Station Assen-Zuid:*

De verkenning naar station Assen-Zuid is uitgevoerd. Er zijn twee locaties in beeld, een keuze is nog niet gemaakt. Totaal budget uit het RSP voor het station Assen-Zuid is € 16 miljoen. Het gaat hier om de eventuele spoorse aanpassingen in verband met de regiotreinen Leeuwarden Werpsterhoek - Assen. Verkenning van de haalbaarheid is nog gaande.

###### *- Station Leeuwarden-Werpsterhoek:*

De verkenning naar station Leeuwarden-Werpsterhoek is uitgevoerd. In de geraamde investeringskosten voor dit station (zonder keerspoor) is rekening gehouden met twee tunnels en een verdiept voorplein. De geraamde investeringskosten overtreffen het totaal budget uit het RSP voor dit station groot à € 29 miljoen. ProRail voert samen met Provincie Fryslân en gemeente Leeuwarden een verkenning uit naar oplossingen binnen het taakstellend budget van € 29 miljoen. Daarnaast wordt door NS een businesscase opgesteld voor Werpsterhoek op basis waarvan de condities voor de bediening van dit station worden bepaald.

Vooruitblik 2011: Eind januari 2011 nadere besluitvorming over vervolgstappen ten aanzien van de hierboven genoemde onderdelen.

c. *Kolibri trein, infra Q-liners en overig € 142 miljoen*

Trein:

1. Reactivering van de spoorlijn Groningen - Veendam.

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. Het project beoogt 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. Daarnaast is een frequentieverhoging mogelijk op het traject Groningen - Zuidbroek. Het project bevindt zich op dit moment in de realisatiefase.

Vooruitblik 2011: Het project wordt na verwachting in mei 2011 afgerond.

2. Doorkoppeling plus upgrade station Groningen (Hoofdstation).

De noordelijke nevenlijnen zijn op dit moment niet aan elkaar gekoppeld, waardoor reizigers op station Groningen moeten overstappen indien zij verder willen reizen dan het station. Om de doorkoppeling te realiseren dienen op station Groningen de sporen 1, 2 en 3 weer met elkaar verbonden te worden. Doel is 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, hetgeen de bereikbaarheid van de regio ten goede komt. ProRail werkt op dit moment aan de verkenning.

Vooruitblik 2011: Het project doorloopt de verkenningsfase.

3. Facelift stations.

Op dit moment zijn de voorzieningen voor de reiziger op en om de stations onvoldoende om de doelstellingen van de Regio Groningen-Assen, de OV-autoriteit (provincie Groningen) en de vervoerder te kunnen verwezenlijken. Het doel is het realiseren van een kwaliteitsimpuls op de stations en de directe stationsomgeving waardoor de waardering van de reizigers voor het vervoer per trein groeit, het aantal reizigers met de trein zal toenemen, de bekendheid van het Kolibri OV-netwerk wordt vergroot en de herkenbaarheid van de OV-autoriteit en de vervoerder worden verbeterd. Om dit te bereiken is een plan met maatregelen en kosten opgesteld, welke vervolgens in vervolprojecten uitgevoerd zullen worden. Eerste projecten zijn inmiddels gerealiseerd.

Vooruitblik 2011: Het betreft diverse deelprojecten. Deze bevinden zich in de planuitwerkingsfase of realisatiefase.

Infrastructuur tbv Q-liners en HOV-bus:

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

De verkenningsfase voor dit (gecombineerde) project is afgerond en heeft geresulteerd in tal van projecten. Gedacht kan onder andere worden aan het verbeteren van de doorstroming van de bus op de Europaweg, het strekken van buslijnen Roden-Leek als ook het realiseren van een oprit Transferium Hoogkerk op de A7. In het najaar van 2010 zal de uitkomst van de verkenningsfase eerst ter besluitvorming worden voorgelegd aan IenM. Daarna vindt behandeling in Provinciale Staten van Groningen plaats. De opgenomen projecten die mogelijk in aanmerking komen voor een bijdrage uit dit budget, zitten in verschillende fasen van voorbereiding. Naar verwachting zal het eerste project spoedig na genoemde besluitvorming van start kunnen gaan.

Vooruitblik 2011: Het gaat om diverse deelprojecten. Deze bevinden zich in de planuitwerkingsfase of realisatiefase.

## **Motie Koopmans**

### **Algemeen**

Conform de Motie Koopmans is vanuit het budget voor Programma Hoofdfrequent Spoorvervoer € 164 miljoen beschikbaar gesteld om intensivering van de treindienst mogelijk te maken en kosteneffectieve maatregelen te treffen om de rijtijden tussen Noord-Nederland en de Randstad te verbeteren.

In het bestuurlijk overleg MIRT Noord-Nederland najaar 2009 is besloten om in dit kader de wissels te Zwolle aan te passen ten behoeve van het sneller binnenkomen en vertrekken van de InterCity's van en naar Noord-Nederland. De aanpassingen worden door ProRail gerealiseerd als onderdeel van de vernieuwing van het station te Zwolle (waaronder de aanleg van het 4<sup>e</sup> perron en de verbreding van de perrontunnel van 5 naar 17 meter). De aanpassingen zijn gereed eind 2012 - het moment dat ook de Hanzelijn in bedrijf komt. De kosten bedragen € 46 miljoen (prijspeil 2009).

Verder worden de volgende projecten uitgewerkt:

- Aanpassen van de bogen te Hoogeveen en Herfte ten behoeve van een hogere snelheid.
- Het verlengen van de wachsporen te Meppel zodat de IC van/naar Groningen een langzame goederentrein kan passeren. Oorspronkelijk was voor het wachtspoor Beilen een budget van € 5 miljoen (prijspeil 2007) gereserveerd in het kader van reistijdverbetering Randstad - regio (amendement Van Hijum/Dijksma, TK 30 800 A, nr.18). In lijn met de afsprakenlijst bestuurlijk overleg MIRT najaar 2009 is het voorstel aan de Tweede Kamer te kiezen voor het verlengen van het wachtspoor Meppel en deze middelen toe te voegen aan het budget van de Motie Koopmans.
- Het vervangen van overwegen in Wolvega en Heerenveen door ongelijkvloerse kruisingen. Hiervoor zijn inmiddels eerste projectramingen beschikbaar. Het taakstellend budget voor de aanpassing van beide overwegen bedraagt € 17 miljoen (prijspeil 2007).
- Andere mogelijk te treffen maatregelen hebben betrekking op het station Groningen, de brug over het Van Harinxmakanaal, capaciteitsverruiming van het baanvak Zwolle - Herfte en een wachtspoor voor goederenvervoer bij Steenwijk.

Vooruitblik 2011: Eind januari 2011 nadere besluitvorming over vervolgstappen t.a.v. de hierboven genoemde onderdelen.

## **Regionaal Mobiliteitsfonds**

### **Algemeen**

Het mobiliteitsfonds betreft de mobiliteitsprojecten die door de regio worden bepaald. Het rijk betaalt € 520 miljoen aan deze projecten mee, mits de regio (minimaal) € 488 miljoen bijdraagt. In het convenant wordt dan ook gesproken over een totaal van € 1.008 miljoen (oorspronkelijk totaal € 970 = prijspeil 2007). Projecten worden geheel of gedeeltelijk uit dit fonds betaald.

Noord-Nederland komt tot de volgende lijst van projecten:

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

## Voortgang

### *Ad 1. Bereikbaarheid gebiedsontwikkeling Emmen-Centrum*

Het betreft hier de bereikbaarheidsprojecten ondertunneling Hondsrugweg, upgrading Boermarkeweg en aansluitingen N34. Deze projecten maken deel uit van Atalanta, Integrale gebiedsontwikkeling Emmen-Centrum. Er wordt een MIRT-verkenning uitgevoerd naar optimalisatiemogelijkheden van met name de Hoofdstraatlocatie, zodanig dat met behoud van de beoogde ruimtelijke kwaliteit het tekort op het project kan worden teruggebracht. De voortgang van de MIRT-verkenning wordt besproken in het bestuurlijk overleg MIRT Noord-Nederland.

Vooruitblik 2011: De realisatie van de tunnel Hondsrugweg start in de 2e helft 2011, de overige twee projecten doorlopen de verkenningsfase.

### *Ad 2. Spoorlijn Zwolle - Coevorden - Emmen*

De enkelsporigheid van de lijn Zwolle - Emmen en de huidige bediening van deze treindienst zijn beperkende factoren voor het realiseren van een meer hoogwaardige treindienst. Het einddoel is de inzet van hoogwaardig treinmaterieel en een betere dienstverlening met een treinbediening met twee IC- en twee stoptreinen per uur. Met de gunning van de concessie voor de treindienst aan Arriva (die start in december 2012) en de reservering van RSP-gelden voor infrastructurele verbeteringen op deze lijn zijn de randvoorwaarden vervuld om een verbeterplan op te zetten en uit te voeren. Dit plan wordt opgesteld door de gezamenlijke opdrachtgevers (Drenthe, Overijssel en Twente) in samenwerking met Arriva en ProRail en de betrokken gemeenten. Het plan heeft betrekking op beide Vechtdallijnen (Zwolle-Emmen en Almelo-Mariënberg, waarvan alleen de eerste onderdeel is van het RSP). Onderdeel van het RSP is ook de uitplaatsing van het rangeerterrein uit het centrum van Coevorden.

Vooruitblik 2011: De eerste maatregelen worden in 2011 getroffen (o.a. aan de beveiliging en aan overwegen).

### *Ad 3. Bereikbaarheid gebiedsontwikkeling Heerenveen*

Het project moet uitmonden in de uitvoering van regionale bereikbaarheidsmaatregelen in het kader van Stad Van Sport langs de A32. Om de verkeersproblematiek op te lossen zijn ingrepen in de verkeersstructuur van Heerenveen nodig. Om de meest wenselijke maatregelen te kunnen kiezen worden momenteel de ruimtelijke en milieukundige consequenties in beeld gebracht. Daarnaast wordt het omgaan met de verkeerssituatie tijdens evenementen in een plan uitgewerkt. Uitkomsten zullen in de 2e helft van 2010 bekend zijn.

Vooruitblik 2011: Het project doorloopt de verkenningsfase.

### *Ad 4. Bereikbaarheid gebiedsontwikkeling Groningen Centrale Zone*

Het stationsgebied Groningen is een belangrijke aanjager voor stedelijke ontwikkeling. Tegelijkertijd zal, onder andere als gevolg van de uitvoering van een aantal andere RSP-spoorprojecten (Groningen - Zwolle in het kader van de Motie Koopmans, Groningen - Leeuwarden, Groningen - Heerenveen) het aantal dagelijks te verwerken reizigers alleen maar groeien en daarmee de verkeersintensiteit in en rond het station. Wil het gebied ontwikkeld kunnen worden tot dé vestigingslocatie van het Noorden, dan moet eerst duidelijk zijn welke verkeerskundige en infrastructurele maatregelen getroffen moeten worden om een toekomstvaste situatie te creëren. Op dit moment wordt in opdracht van de gemeente Groningen en in nauwe samenwerking met de overige betrokken partijen, een visie uitgewerkt die inzicht moet geven in verschillende mogelijkheden om het stationsgebied te ontwikkelen.

Daarnaast werkt ProRail de plannen ten aanzien van het regionaal spoor uit waarbij inzicht wordt gegeven over impact, kosten en fasering van de verschillende projecten en hoe deze van invloed zijn op o.a. het stationsgebied.



Vooruitblik 2011: De gebiedsvisie stationsgebied wordt verder uitgewerkt en afgerond.

*Ad 5. Bereikbaarheid Lauwersmeergebied*

Concreet gaat het bij dit project om een nieuwe wegverbinding Mensingeweer - Winsum - Groningen (N361). In de planuitwerkingsfase van dit project heeft, teneinde tot een sluitende begroting te komen, een versobering op het ontwerp plaatsgevonden. De verwachting is dat Provinciale Staten van Groningen eind 2010 een realisatiebesluit zullen kunnen nemen.

Vooruitblik 2011: De realisatie wordt voorbereid.

*Ad 6. Bereikbaarheid Veenkoloniën*

Het betreft hierbij de reactivering van de spoorlijn Veendam - Stadskanaal waarmee een hoogwaardige OV-verbinding tussen Stadskanaal en Groningen kan worden geboden die bijdraagt aan de regionale ontwikkeling en ontsluiting van Oost-Groningen. Onderzoek naar deze reactivering is inmiddels opgestart.

Vooruitblik 2011: Het project doorloopt de verkenningsfase.

*Ad 7. Spoorlijn Heerenveen – Drachten - Groningen*

Het gaat bij dit project om de aanleg van een spoorlijn tussen Heerenveen en Groningen, geschikt voor 4 treinen per uur per richting. Ook voor dit project geldt dat onderzoek naar deze spoorverbinding inmiddels is opgestart.

Vooruitblik 2011: Het project doorloopt de verkenningsfase.

*Ad 8. A6/A7 Knooppunt Joure*

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

- Het realiseren van het knooppunt op het hoofdwegennet van de A6 met de A7;
- De aanpassing van de onderliggende wegenstructuur en de inpassing van het gebied rondom de Hollandiastraat;
- De ontsluitingsstructuur voor fietsverkeer, landbouwverkeer en (vracht)-autoverkeer ter hoogte van de Geert Knol weg en de Haskerveldweg.

Op 29 mei 2010 is een samenwerkingsovereenkomst getekend tussen het Rijk, gemeente Skasterlân en de provincie Fryslân met betrekking tot de Bestuurlijke Voorkeursvariant. De planuitwerking vindt in nauwe samenwerking met de provincie plaats onder leiding van Rijkswaterstaat Noord-Nederland. De Kennisgeving is op 8 september 2010 gepubliceerd. Het Tracébesluit is voorzien in 2012. De voortgang van dit project wordt besproken in het bestuurlijk overleg MIRT Noord-Nederland.

Vooruitblik 2011: Het project bevindt zich in de planuitwerkingsfase.

*Ad 9. N31 Traverse Harlingen*

Het betreft het verdubbelen en verdiept aanleggen van het gedeelte van de N31 dat door Harlingen loopt. Op 29 mei 2010 is een bestuursovereenkomst getekend tussen het Rijk, gemeente Harlingen en de provincie Fryslân met betrekking tot de Bestuurlijke Voorkeursvariant. De provincie is gedelegeerd opdrachtnemer voor de planuitwerking. Het Rijk is verantwoordelijk voor de realisatie van het project, dit in samenwerking met de regio. De Kennisgeving is op 15 september gepubliceerd. Het Tracébesluit is voorzien in 2011. De voortgang van dit project wordt besproken in het bestuurlijk overleg MIRT Noord-Nederland.

Vooruitblik 2011: Het project bevindt zich in de planuitwerkingsfase. Tracébesluit 2011.

*Ad 10. Gebiedsontwikkeling Noordoost Fryslân / Centrale As*

Het project richt zich op de realisatie van een noord-zuid gerichte weg (N356 + N913) ter ontsluiting van Noordoost-Fryslân alsmede de realisatie van de hierop aansluitende rondweg Hurdegaryp (N355). In juni 2010 hebben de Staten het Provinciaal Inpassingsplan

vastgesteld en ter inzage gelegd. Ondertussen wordt er onder meer gewerkt aan de voorbereiding van de contracten zodat de eerste aanbesteding in het voorjaar van 2011 kan plaatsvinden.

Vooruitblik 2011: Planuitwerkingsfase wordt afgerond en gestart wordt met de realisatie.

#### *Ad 11 Kolibri RegioTram*

Het project is onderdeel van het Raamwerk RegioRail voor het Nationaal Stedelijk Netwerk Groningen-Assen en voorziet in de aanleg van de eerste twee lijnen van de RegioTram in de stad Groningen. De gemeenteraad van Groningen heeft inmiddels besloten de plan-uitwerking te starten; Provinciale Staten van Groningen besluiten hierover op 7 december 2010. Naast de RSP-bijdrage is er sprake van een forse aanvullende regiobijdrage.

Vooruitblik 2011: Het project bevindt zich in de planuitwerkingsfase.

#### *Ad 12. IGO Coevorden Stationsomgeving en Coevorden-Zuid*

Structurele versterking van de sociaal-economische positie in Zuidoost Drenthe door attractieve en goed bereikbare steden door een duurzame integrale gebiedsontwikkeling (IGO Stationsomgeving) en duurzame bereikbaarheid (Coevorden-Zuid). Het project IGO Stationsomgeving bevindt zich in de verkenningsfase en omvat in elk geval de 'uitplaatsing' van het (te korte) rangeerterrein in het Centrum, katalysator van een gebiedsontwikkeling. Een van de mogelijke oplossingen is een spoorboog Coevorden-Zuid. In het najaar van 2010 wordt een besluit over de voorkeursvariant verwacht.

Vooruitblik 2011: Het project bevindt zich in de verkenningsfase.

### **Tot Slot**

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

Er is sprake van het risico van het tijdspad van aanbesteden. Immers indien het gehele programma tegelijkertijd op de markt wordt gebracht lokt dit twee risico's uit:

- prijsopdrijvend effect;
- vertraging (met als gevolg prijsstijging).

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

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