

BIJLAGE 3 REGIOSPECIFIEK PAKKET ZUIDERZEELIJN

Tweede Voortgangsrapportage, najaar 2009

Convenant Regiospecifiek Pakket

Op 23 juni 2008 is het Convenant Regiospecifiek Pakket (RSP) Zuiderzeelijn¹ ondertekend door de minister van Verkeer en Waterstaat, 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 ruimtelijke en economische structuur in Noord-Nederland en het verbeteren van de bereikbaarheid van deze regio, via Openbaar Vervoer en weg. De regio zelf draagt hier bijna € 700 miljoen aan bij. Daarmee komt de totale investering in Noord-Nederland op ruim € 2,8 miljard².

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-economische programma (REP) is gericht op het versterken van kansrijke sectoren en de ruimtelijk-economische structuur van Noord-Nederland. Het REP wordt vorm gegeven door middel van dertien programmalijnen. Gekozen is voor een regionaal investeringsprogramma met een looptijd van 2008 - 2020. Deze termijn biedt de gelegenheid om de uitwerking qua beleidsdoelen en financiële programmering optimaal af te stemmen op de lopende investeringsprogramma's Pieken in de Delta (PiD) / Koers Noord (2007 t/m 2010) en Operationeel Programma Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (OP-EFRO) (2007 t/m 2013).

Binnen het REP wordt onderscheid gemaakt in een rijksdeel en een regionaal deel. Voor het rijksdeel, onder regie van het ministerie van Economische Zaken (EZ) wordt € 150 miljoen van de rijksbijdrage ingezet. Voor het regionaal deel, onder regie van de regio, wordt € 250 miljoen ingezet (€ 150 miljoen rijk + € 100 miljoen regio). Daarnaast wordt voor beide delen van het REP (het rijksdeel en regionale deel) door de regio cofinanciering door bedrijven en kennisinstellingen gezocht (ieder € 100 miljoen). Het totale REP bedrag komt daarmee op € 600 miljoen.

Rijksdeel

De minister van EZ besluit over de precieze inzet van de rijksmiddelen. Regio en EZ dragen voor dit deel gezamenlijk enkele grote projecten aan, EZ besluit over de uitvoering.

Regionale deel

De invulling van het regionale deel is een verantwoordelijkheid van de betrokken provincies. De regio heeft hierbij de volledige zeggenschap over de selectie van en besluitvorming over projecten, binnen de scope van het uitvoeringskader van het REP. De regio heeft een begin gemaakt met de ontwikkeling van projecten. De invulling wordt afgestemd op de al lopende investeringsprogramma's PiD/Koers Noord en OP-EFRO.

Uit de rijksbijdrage voor het regionale deel is € 24 miljoen beschikbaar voor de provincie Flevoland. Hiervan is € 10 miljoen gereserveerd voor de N50 Emmeloord – Ens. De voortgang van dit project maakt onderdeel uit van het bestuurlijk overleg MIRT Noord-Holland, Flevoland en Utrecht.

Voortgang

Het Dagelijks Bestuur van het Samenwerkingsverband Noord-Nederland (DB SNN) heeft op 3 maart 2009 een uitvoeringskader REP vastgesteld. Hierin staan de 12 programmalijnen nader omschreven. Het uitvoeringskader REP is bedoeld om te zorgen dat de drie provincies een zelfde

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2008-2009, 31700 A, nr, 19

² Tenzij anders aangegeven zijn de bedragen genoemd in de voortgangsrapportage afkomstig uit het RSP-convenant. Deze bijdragen zijn kasbedragen, prijspeil 2007 en all in (inclusief BTW, Voorbereiding en Toezicht, Onvoorzien en Risico's).

toetsingskader voor projecten hanteren. Het uitvoeringskader is dus bedoeld voor de projecten die vanuit het regionale deel worden gefinancierd.

In de SNN bestuurscommissie EZ vindt de afstemming tussen de provincies (en vier gemeenten) over de invulling van het REP plaats. Het streven is dat begin 2010 elke provincie met een eerste inventarisatie van potentiële projecten komt. Dit kunnen zowel projecten voor het regionale deel als voor het rijksdeel zijn. Een strikte inhoudelijke scheiding tussen deze twee delen is nog niet gemaakt.

Inmiddels is één groot project gehonoreerd uit het rijksdeel. Het betreft het Project Energy Delta Gas Research (EDGAR). Dit is het grootste gasonderzoeksproject in Europa. Het project 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. Hierdoor wordt de door het kabinet beoogde positie van Nederland als gasronde dichterbij gebracht. Het project kan zo'n 1.400 nieuwe banen in Noord-Nederland genereren.

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 (TK 27658, nr. 41) € 160 miljoen beschikbaar gesteld voor maatregelen op het noordelijke kernnet spoor.

Voortgang

Ad. 1 A7 Zuidelijke Ringweg Groningen (ZRG)

Conform het convenant is € 624 miljoen (€ 424 miljoen RSP en € 200 miljoen MIRT) beschikbaar. Bestuurlijke trekker vanuit de regio: gedeputeerde Jager.

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 voortgang van dit project maakt onderdeel uit van het bestuurlijk overleg MIRT Noord-Nederland.

Ad. 2 Bereikbaarheid Leeuwarden

Conform het convenant is € 222 miljoen beschikbaar. Door Fryslan wordt echter gestuurd op een taakstellend budget van € 197 miljoen voor Bereikbaarheid Leeuwarden.

Het project bestaat uit de volgende onderdelen:

- a. Bijdrage aan het project N31 Leeuwarden (Haak om Leeuwarden)
De meerkosten voor het uitvoeren van een aquaduct in de kruising met het Van Harinxmakanaal (€ 13 miljoen) en het tekort op de begroting van € 13 miljoen komen ten laste van het project Bereikbaarheid Leeuwarden.
De voortgang van dit project maakt onderdeel uit van het bestuurlijk overleg MIRT Noord-Nederland.
- b. Westelijke invalsweg
De Westelijke Invalsweg (WIW) is een 2x2 stadsautoweg met gelijkvloerse kruispunten met verkeerslichten geregeld. Oostelijk van de Zwettestraat wordt de weg uitgevoerd als 2x1 weg. De WIW verbindt de N31 Leeuwarden met de Leeuwarder binnenstad. De WIW ontsluit nieuwe bedrijventerreinen en bestaande bedrijventerreinen en kantorenzones.
Het totale budget voor de Westelijke Invalsweg is € 85 miljoen voor fase 1 (€ 69 miljoen) en 2 (€ 16 miljoen) samen en komt ten laste van het project Bereikbaarheid Leeuwarden. Dit bedrag is exclusief het in het project N31 Leeuwarden gereserveerde bedrag voor de WIW van € 5 miljoen.

De eerste fase van de WIW maakt deel uit van de planologische procedure voor de N31 Leeuwarden. De verdere technische voorbereiding van het project met onder meer het aquaduct is opgestart. De grondverwerving is met uitzondering van de aansluiting op de N31 Leeuwarden rond gekomen.

De tweede fase van de WIW bevindt zich in de fase van afweging van alternatieven. De relevante alternatieven en varianten zijn benoemd en worden onderling vergelijkbaar gemaakt en zullen dan worden afgewogen. Besluitvorming is gepland in het voorjaar 2010.

c. Drachtsterweg en omgeving

De doorstroming op het complex van kruispunten op de Drachtsterweg en omgeving is onvoldoende. Gezien de actuele verkeersdruk, gelet op geplande veranderingen in de verkeersstructuur van Leeuwarden en de autonome groei van het autoverkeer, dient deze situatie 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 ongelijkvloers verdiept aangelegd. Daarnaast is voorzien in enkele kruisende structuren voor fietsers, wijkverkeer en water. Totaal budget voor Drachtsterweg en omgeving is € 86 miljoen en komt ten laste van het project Bereikbaarheid Leeuwarden.

Voor het Drachtstercomplex is in 2008 een bestuurlijke voorkeur geformuleerd. Deze is in het kader van een formeel inspraak traject voorgelegd aan de bevolking. In mei/juni 2009 hebben de Leeuwarder Raad en de Friese Staten deze bestuurlijke voorkeur, inclusief enkele aanpassingen vanuit de inspraak, vastgesteld. Dit betekent dat het project hiermee qua scope en middelen is gedefinieerd. Aan de orde zijn nu de planologische regeling en de verdere technische uitwerking. Gemeente en provincie zijn hier gezamenlijk mee bezig.

Ad. 3. Bereikbaarheid Assen

Conform het convenant is € 222 miljoen beschikbaar. Het project bestaat uit de volgende onderdelen:

a. Bijdrage aan het project N33 Assen (zuid) - Zuidbroek

De meerkosten voor het realiseren van een half klaverblad met fly-over ten opzichte van de oorspronkelijke maatregel, namelijk een klaverblad met lusverbinding N33/A28 (bij de scope begroot op € 17 miljoen, prijspeil 2005), komen ten laste van het project Bereikbaarheid Assen. De voortgang van dit project maakt onderdeel uit van het bestuurlijk overleg MIRT Noord-Nederland.

b. Project FlorijnAs

De FlorijnAs omvat een grootschalig programma van integrale gebiedsontwikkeling langs de belangrijkste binnenstedelijke noord-zuid verbinding in Assen. De totale investeringen zijn geraamd op ca. € 1,5 miljard. De investeringen in bereikbaarheid dienen de gebiedsontwikkeling te entameren zoals de transformatie van een binnenstedelijk bedrijventerrein (3.000 woningen), de revitalisering van een deel ervan (60 ha), de ontwikkeling van het stationgebied en de aansluiting van het nieuwe bedrijvenpark Assen-Zuid (100 ha) op de N33 en A28.

Dit voorjaar is onderzocht in hoeverre de binnenstedelijke variant de meest toekomstvaste en duurzame oplossing is. De raad heeft in juli 2009 na inspraak unaniem besloten voor de binnenstedelijke variant. Deze variant plus de gebiedsopgaven rond de noord-zuid as zijn verwerkt in de nieuwe structuurvisie van de gemeente Assen. Deze is in november door de raad vrijgegeven voor inspraak. Het programma FlorijnAs wordt op basis van de structuurvisie op dit moment verder uitgewerkt in de zogenoemde Masterstudie FlorijnAs. Hierin wordt de noord-zuid verbinding verder uitgewerkt middels een beperkt aantal alternatieven voor vooral de ontsluiting van het station. De Masterstudie wordt naar verwachting in december 2009 door de raad vastgesteld. Vervolgens worden de planologische uitwerking en de bijhorende inspraak in 2010 per deelgebied opgepakt.

Ad. 4 N50 Ramspol-Ens

Conform het convenant is € 26 miljoen beschikbaar voor het verbeteren van de verkeersafwikkeling voor weggebruikers en voor de scheepvaart door de aanleg van de verhoogde brug Ramspol (13 meter) en verbreding naar 2x2 rijstroken. De voortgang van dit project maakt onderdeel uit van het bestuurlijk overleg MIRT Noord-Holland, Flevoland en Utrecht.

Ad. 5 Openbaar Vervoer

Conform het convenant is € 300 miljoen beschikbaar. Dit project bestaat uit de volgende onderdelen:

- a. Partiële uitbreiding spoor Groningen-Leeuwarden ca. € 120 miljoen
De huidige infrastructuur van de spoorlijn Groningen - Leeuwarden is onvoldoende voor het rijden van een extra sneltrein. De door ProRail uitgevoerde scopestudie Spoordriehoek Zwolle-Leeuwarden/Groningen laat zien dat de benodigde investeringen binnen het beschikbare budget van € 120 miljoen gefinancierd lijken te kunnen worden. VenW zal daarom ProRail een opdracht geven om een planstudie uit te voeren naar een extra sneltrein tussen Groningen en Leeuwarden.
- b. Stations Assen-Zuid en Leeuwarden-Werpsterhoek en spoor voor nieuwe stations ca. € 43 miljoen
 - Station Assen-Zuid: Momenteel wordt bekeken hoe een station Assen-Zuid functioneel, ruimtelijk en gefaseerd gerealiseerd kan worden, mede in relatie tot het project FlorijnAs. Totaal budget uit het RSP voor het station Assen-Zuid is € 15 miljoen.
 - Station Leeuwarden-Werpsterhoek: In de scope van het station Werpsterhoek zijn opgenomen het station, de perrons, het spoorwerk, de bovenleiding, en de beveiliging. Maar ook de stationsomgeving (onder meer stationsplein, entree), de faciliteiten (onder meer stallings en parkeervoorzieningen) en een gecombineerde tunnel van de oostzijde naar de westzijde van het spoor voor gemotoriseerd verkeer en fiets-voetgangers. Het station is bedoeld voor inwoners van Zuidland en Leeuwarden Zuid, maar ook voor bestemmingsreizigers naar voorzieningen en kantoren langs de Overijsselselaan en P+R reizigers vanuit het noordelijk deel van Fryslân richting rest van Nederland. Station Leeuwarden CS blijft daarbij het centrale station van Leeuwarden. Totaal budget uit het RSP voor het station Werpsterhoek is € 28 miljoen.
- c. Kolibri trein, regionale Q-liners en overig ca. € 134 miljoen
 - Trein:
 1. Reactivering van de spoorlijn Groningen - Veendam door het openstellen van het baanvak Zuidbroek - Veendam voor personentreinen. De planning is dat het project begin 2011 wordt opgeleverd. Hiernaast is een frequentieverhoging mogelijk op het traject Groningen - Zuidbroek.
 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.
 3. Facelift stations. Diverse aanpassingen op stations aan nevenlijnen in Groningen om te kunnen voldoen aan Kolibri basiskwaliteitseisen. Hierbij kan gedacht worden aan verbeteren voorzieningenniveau en maatregelen om de toegankelijkheid en de sociale veiligheid te verbeteren.
 - 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 verkeersregelinstanties zodat de bus prioriteit krijgt.
 5. Aanleggen en verbeteren van de kwaliteit van busstations en transferia om de kwaliteit van HOV-bus te verbeteren.

Motie Koopmans

Algemeen

Conform de Motie Koopmans is vanuit het budget voor Programma Hoofdfrequent Spoorvervoer € 160 miljoen beschikbaar gesteld voor de volgende maatregelen op het noordelijke kernnet spoor:

- uitbouw capaciteit kernnet spoor traject Zwolle - Herfte
- boogverruiming spoor Hoogeveen
- overwegveiligheid op Zwolle - Groningen/Leeuwarden met oog op frequentieverhoging
- capaciteitsaanpassingen bij Groningen Europapark 4 sporigheid en overwegveiligheid Esperantoweg

De planning van de planstudie/capaciteitsvergrotingsplannen voor bovengenoemde maatregelen is om voor de zomer van 2010 tot projectbesluiten te komen, waarna detailuitwerking (naar

verwachting in een verkorte Tracéwetprocedure) en voorbereiding van de realisatie kan plaatsvinden.

Voortgang

ProRail heeft de scopestudie van de spoordriehoek Zwolle - Leeuwarden/Groningen afgerond. In de studie is onderzocht welke maatregelen mogelijk zijn voor hogere frequenties en betere reistijden tussen Zwolle en Leeuwarden/Groningen.

De uitkomsten van de scopestudie zijn in een apart overleg RSP Spoor (9 oktober 2009) tussen VenW, het Samenwerkingsverband Noord-Nederland en ProRail aan de orde geweest. In dit overleg zijn nadere afspraken gemaakt met betrekking tot de diverse spoormaatregelen in het kader van het RSP-convenant. De gemaakte afspraken zijn opgenomen in de afsprakenlijst Bestuurlijke Overleggen MIRT najaar 2009, Noord-Nederland onder de punten 3, 4 en 5.

Regionaal Mobiliteitsfonds

Algemeen

Het mobiliteitsfonds betreft de mobiliteitsprojecten die door de regio worden bepaald. Het rijk betaalt € 500 miljoen aan deze projecten mee, mits de regio (minimaal) € 470 miljoen bijdraagt. In het convenant wordt dan ook gesproken over een totaal van € 970 miljoen.

Binnen het mobiliteitsfonds is € 100 miljoen uit de regionale bijdrage gereserveerd als bijdrage aan de concrete projecten.

Noord Nederland komt tot de volgende indicatieve 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 Traverse Harlingen en gebiedsontwikkeling Harlingen
10. Gebiedsontwikkeling Noordoost Fryslan / Centrale As
11. Kolibri 'overig'

Voortgang

Het Samenwerkingsverband Noord-Nederland heeft op 27 oktober 2009 het Regionaal Mobiliteitsfonds (RMf) RSP ingesteld. Vaststelling van het jaarlijkse uitvoeringsprogramma (voor zowel 2009 als 2010) is geagendeerd voor het DB SOM van 8 december 2009.

Ad. 8. A6/A7 Knooppunt Joure

In overleg tussen de provincie Fryslân, de gemeente Skarsterlân en RWS Dienst Noord-Nederland is in een verkenning een voorkeursalternatief ontwikkeld. Er wordt taakstellend uitgegaan van € 70 miljoen. Het project wordt voor € 55 miljoen gefinancierd uit het RMf RSP. De overige € 15 miljoen wordt ingezet vanuit het restant van de (overige, niet uit te voeren) maatregelen als genoemd in de Intentieovereenkomst Joure (rijksbijdrage: € 9 miljoen en regiobijdrage: € 6 miljoen). Rijk en regio streven ernaar om de afspraken over de randvoorwaarden en de uitvoering van de planstudie dit jaar vast te leggen. De voortgang van dit project maakt onderdeel uit van het bestuurlijk overleg MIRT Noord-Nederland.

Ad. 9. N31 Traverse Harlingen

In overleg tussen de provincie Fryslân, de gemeente Harlingen en RWS Dienst Noord-Nederland is in een verkenning een voorkeursalternatief ontwikkeld. Er wordt taakstellend uitgegaan van € 140 miljoen. Het project wordt gefinancierd uit het RMf RSP. Rijk en regio streven ernaar om de afspraken over de randvoorwaarden en de uitvoering van de planstudie dit jaar vast te leggen. De voortgang van dit project maakt onderdeel uit van het bestuurlijk overleg MIRT Noord-Nederland.