

## **Startnotitie: Tram in stad en regio**

### **Aan de raad**

#### **1. Inleiding**

##### *Voorgeschiedenis*

De stad Groningen en de regio staan aan de vooravond van een belangrijke stap in het realiseren van een kwaliteitssprong in het openbaar vervoer. Zowel op stedelijk als op regionaal niveau wordt al lang gesproken over het verbeteren van het openbaar vervoer. Door de economische groei van de stad neemt het aantal mensen, dat dagelijks naar de stad pendelt, nog steeds toe. Als we niets doen, slijt de stad dicht. Belangrijke delen van de stad worden dan onbereikbaar. Dit zal direct een negatieve invloed hebben op het functioneren van de stad, zowel in sociaal als economisch opzicht. Aangezien de stad de motor is van de noordelijke economie, treft dit niet alleen de stad, maar ook de regio. Dus kiezen we voor een forse verbetering van het verkeerssysteem, waarbij de inzet is de aanpak van de ringwegen, de uitbreiding van de fietsvoorzieningen en het sterk verbeteren van het openbaar vervoer. Verbetering van het openbaar vervoer in de vorm van een nieuw, hoogwaardig openbaar vervoersysteem is ook een absolute noodzaak voor het bereiken van onze doelen op het gebied van duurzaamheid. De tram past binnen de criteria voor een duurzame ontwikkeling en doet recht aan de belangen van een beheerste mobiliteit, behoud van landschappelijke en ecologische waarden, maar ook behoud van de voor Groningen zo typische compacte stad.

Een compacte stad stelt grenzen aan de auto-ontsluiting. Het opnamevermogen van de stad voor het autoverkeer zit aan de grens. We kunnen de capaciteit en doorstroming op de A7, A28 en de ringweg verbeteren, maar het onderliggende wegennet is onvoldoende om de groei te verwerken. Daarom zorgt een verbeterd openbaar vervoersysteem voor een veel duurzamere oplossing voor de bereikbaarheid van de stad. Het zorgt voor snel vervoer langs vrije banen, het beperkt de groei van het autoverkeer en zorgt voor vermindering van de milieubelasting en verbetering van de luchtkwaliteit.

Dit is conform onze ambities in het collegeprogramma, waarin we kiezen voor duurzaamheid en selectieve groei: behoud en versterking van de kracht van Groningen als compacte stad en eveneens het verbeteren van de luchtkwaliteit in de binnenstad.

De discussie over hoogwaardig (regionaal) openbaar vervoer is overigens niet van de afgelopen jaren. In 1996 constateerden we al, dat de toename van het autoverkeer een aanslag betekende op de bereikbaarheid van de stad en op de kwaliteit van het woon- en leefmilieu. Dit heeft geleid tot de inzet op alternatieve vervoerswijzen: de fiets en het openbaar vervoer. Voor openbaar vervoer is gekozen voor enkele hoogwaardige openbaarvervoer assen door de stad. Deze verbinden de binnenstad, de transferia aan de rand van de stad en de belangrijkste reisdoelen in de stad.

In de notitie “de bereikbare stad leefbaar” uit 1997 wordt al gekozen voor een verbindend OV-netwerk voor stad en regio en een koppelbaar en uitbreidbaar tram- en stadsregionaal lightrailstelsel. In 1997 zijn de eerste studies naar de mogelijkheden voor een tram in Groningen gestart.

De in 2002 uitgevoerde studie naar het stadsgewestelijk openbaar vervoersysteem heeft aangetoond dat de meest optimale invulling van een nieuw hoogwaardig openbaar vervoersysteem voor de stad Groningen ligt in het “vertrammen” van de sterke hoofdassen van het openbaar vervoer.

In vervolg hierop heeft uw raad op 27 april 2005 ingestemd met een planstudie HOV-as (hoogwaardig openbaar vervoer-as) Hoofdstation-Zernike.

Het resultaat van deze studie is vastgelegd in de nota *Een drukte van belang* (deze is in februari 2006 aangeboden aan de raad). In deze nota kwam de tram als in te zetten openbaar vervoersysteem voor de verbinding Hoofdstation-Zernike als beste naar voren. In de recentelijk uitgevoerde netwerkanalyse voor de regio Groningen-Assen is dit andermaal bevestigd.

Onlangs heeft eveneens een studie plaatsgevonden naar de kansen van het doortrekken van de stadstram naar de regio. Uit deze studie blijkt dat de regiotram een drager kan vormen in het regionaal openbaar vervoersysteem.

### ***Voorstel***

Ons college is er van overtuigd dat we de komende jaren samen met de regio fors moeten investeren in hoogwaardig openbaar vervoer. Stapsgewijs willen we een systeem van regionaal openbaar vervoer uitbouwen, waarbij de regiotram de drager vormt. Dit systeem komt er in essentie op neer dat in de stad een tramnetwerk wordt gebouwd dat op termijn aansluit op het bestaande spoorstelsel, zodat de trams vanuit de stad via het regionale spoorstelsel de regio in rijden. Zo kan ieder in de toekomst vanuit alle windstreken met de tram naar en ook dwars door de stad.

De principekeuze voor het investeren in een hoogwaardig regionaal openbaar vervoerssysteem leggen we aan uw raad voor, met daarbij het voorstel een begin te maken met de ontwikkeling van de tramlijn Hoofdstation-Zernike. We stellen u voor een krediet daarvoor beschikbaar te stellen.

### ***Dit voorstel geldt als startnotitie en is daarmee referendabel conform de gemeentelijke verordening.***

Binnen de gemeente Groningen kennen we de referendum verordening. Het referendum is bedoeld om de burgers te betrekken bij de beleidsvorming van de gemeente. Bij grote projecten is de beginfase het geëigende moment voor een referendum. Dit om te voorkomen dat onnodig veel kosten en afspraken met derden worden gemaakt, waarop later moet worden teruggekomen. Om dat te voorkomen wordt de mogelijkheid van een referendum gekoppeld aan een voorgenomen besluit over de vaststelling van deze startnotitie.

In dit raadsvoorstel treft u onder punt 2 in het kort de relatie met de *Netwerkanalyse Regio Groningen-Assen* aan. Onder punt 3 wordt ingegaan op de regiotram. Punt 4 geeft inzicht in de te nemen stappen voor het verbeteren van het stedelijk openbaar vervoer, met als eerste stap de lijn Hoofdstation-Zernike. Hier besteden we tevens aandacht aan de voordelen van een tram boven alternatieven, zoals de trolley of de superbuss. Onder punt 5 wordt ingegaan op de organisatie en het vervolgproces. Punt 6 geeft inzicht in de financiën.

## **2. Netwerkanalyse Regio Groningen-Assen**

Bereikbaarheid van en binnen het nationaal stedelijk netwerk (NSN) Groningen-Assen is van essentieel belang voor een duurzame ruimtelijke-economische ontwikkeling. De *Nota Mobiliteit* geeft aan, dat de bereikbaarheidsproblemen juist het grootst zijn rond de stedelijke netwerken. Samen met het rijk en betrokkenen (waaronder marktpartijen) heeft de regio een netwerkanalyse uitgevoerd om te komen tot een maatregelenpakket dat een optimale bijdrage levert aan de (deur-tot-deur) bereikbaarheid. Het gaat om een integrale aanpak van vervoer (auto, openbaar vervoer, fiets en goederenvervoer).

Het NSN Groningen-Assen, met ruim 450.000 inwoners en 220.000 arbeidsplaatsen, vervult een belangrijke economische functie voor een veel groter omliggend gebied. Maar liefst 1 miljoen, ofwel 2 van de 3 inwoners van Noord-Nederland, is aangewezen op de hoogwaardige voorzieningen van het stedelijk netwerk en daarbinnen vooral van de centrale stad Groningen (zakelijke, commerciële, culturele en medische voorzieningen en onderwijs). Het aantal bezoekers aan de stad Groningen is circa 160.000 per etmaal. Van hen komt circa 74% met de auto en 16% met het openbaar vervoer.

In de onlangs geactualiseerde *Regiovisie Groningen-Assen 2030* kiest de regio voor twee gelijkwaardige en samenhangende hoofddoelen. Het NSN Groningen-Assen zet in op het versterken van de economische en duurzame positie van de regio (zowel nationaal als internationaal), een duurzame woon- en leefomgeving en het behouden van de landschappelijke gebiedskwaliteiten die de regio haar unieke karakter geven. Voor de ruimtelijke ontwikkeling betekent dit, dat wordt ingezet op bundeling en concentratie van wonen en werken op de T-structuur. Dit ruimtelijk beleid spaart het landschap en zorgt voor bundeling van verkeersstromen, waardoor de hoofdstructuur van het bestaande openbaar vervoer optimaal wordt benut. Uit analyse blijkt dat wanneer geen aanvullende maatregelen worden genomen, dit op termijn leidt tot overbelasting en daardoor verslechtert de kwaliteit van zowel de auto- als de openbaar vervoerbereikbaarheid van de ruimtelijk-economische

belangrijke gebieden. Het betreft met name de zone van de Zuidelijke Ringweg, de binnenstad van Groningen, het Zernikecomplex en het UMCG.

Om de bereikbaarheid van het NSN Groningen-Assen te verbeteren zet de regio samen met het rijk in op een integraal maatregelenpakket voor de auto, het openbaar vervoer, de fiets en het goederenvervoer. Een verbetering van de hoofdweginfrastructuur als een kwaliteitsslag in het openbaar vervoer, aangevuld met maatregelen voor prijsbeleid, mobiliteitsmanagement en maatregelen voor het beter benutten van de bestaande infrastructuur, is dan ook noodzakelijk.

Het openbaar vervoer heeft een eigenstandige, belangrijke functie in het goed bereikbaar houden van de binnenstedelijke gebieden. Daarnaast biedt het openbaar vervoer (in de spitsperioden en op zwaar belaste corridors) een alternatief als aanvulling op de autobereikbaarheid. Ook is de sociale functie van het openbaar vervoer van belang: het bieden van een mogelijkheid tot verplaatsing voor diegenen die zijn aangewezen op het openbaar vervoer. Bovendien biedt het openbaar vervoer een duurzaam alternatief voor de auto: snel, veilig en milieuvriendelijk. Belangrijk in de ontsluiting van het landelijk gebied is daarom de blijvende inzet op een goede basiskwaliteit aan openbaar vervoer, waarbij naast het basisnet wordt ingezet op vraagafhankelijk vervoer.

Zeker voor de stad Groningen geldt dat niet alleen ingezet kan worden op een verbetering van de autobereikbaarheid door het verbeteren van het hoofdwegenet. Het absorptievermogen van het stedelijk gebied in de stad Groningen dat binnen de ring ligt, is daarvoor onvoldoende. De stedelijke structuur laat, zonder ingrijpende gevolgen voor de ruimtelijke/stedenbouwkundige structuur, geen nieuwe ingrepen in de auto-infrastructuur toe. Op een relatief klein oppervlak in en rond de binnenstad is sprake van een hoge concentratie aan voorzieningen en werkgelegenheid (55.000 arbeidsplaatsen). Dit is het resultaat van decennia lang beleid gericht op compacte stadsontwikkeling: duurzaam, levendig, veelkleurig, veilig en kwalitatief hoogwaardig. Hier liggen dus de kansen voor hoogwaardig openbaar vervoer. Een kwaliteitssprong in het openbaar vervoer is hier nodig en mogelijk. Daarvoor is het Kolibri-netwerk ontwikkeld. Het realiseren van dit netwerk is een gezamenlijke ambitie van stad en regio. Daarbij zijn de drie belangrijkste speerpunten benoemd:

- verbetering regionaal openbaar vervoer door snelle busverbindingen in combinatie met hoogwaardig regionaal spoor;
- ontwikkeling van transferia (in de regio en aan de rand van de stad) om automobilisten uit de relatief 'lege' (autoafhankelijke) regio op te vangen in het hoogwaardig openbaar vervoer;
- ontwikkeling van hoogwaardige vervoersassen in de stad: introductie van de tram.

Het kan natuurlijk ook anders. Veel steden kiezen voor een minder compacte stad en meer uitleg. Nieuwe kantoren, voorzieningen (bijvoorbeeld een ziekenhuis) en winkels komen dan aan de rand van de stad. Bij een grotere spreiding van functies kunnen deze gemakkelijker met de auto worden bereikt en is er tevens meer ruimte voor parkeerterreinen.

Echter, de maatschappelijke kosten hiervan zijn groot. Per fiets zijn de functies moeilijker bereikbaar en het openbaar vervoer naar al die bestemmingen wordt erg kostbaar. Dit zal waarschijnlijk leiden tot een groter autogebruik. Het effect zal zijn dat extra wegen moeten worden aangelegd, meer landschap en natuur wordt opgeofferd, het milieu zwaarder wordt belast en de leefbaarheid achteruit gaat. Ook een effect hiervan is, al zijn de kosten moeilijker vast te stellen, dat het een stuk minder gezellig wordt in de stad.

### 3. Het concept regiotram

In de vorige paragraaf is het belang van een goede samenhang in het stedelijk en regionaal openbaar vervoer aangegeven. Op het niveau van de bus is dit goed geregeld. Op meer dan één punt kan vanuit de regio direct per bus de bestemming worden bereikt en omgekeerd.

Op het spoor is dit veel minder goed mogelijk. Naast het Hoofdstation kan op dit moment alleen uitgewisseld worden op het Noorderstation. Met de komst van het station Europapark wordt dit uitgebreid.

Gelet op de sterke samenhang tussen regio en stad in sociaal-economisch en cultureel opzicht, leeft al lang de vraag in hoeverre de stad Groningen vanuit de regio op meer plaatsen per trein direct bereikbaar gemaakt kan worden. In een studie van eind jaren negentig is dit onderzocht in de vorm van lightrail, waarbij de regionale treinen de stad in gaan. Toen bood dit onvoldoende mogelijkheden en kwaliteit (te zware en 'logge' treinen die moeilijk fysiek inpasbaar bleken te zijn in een compacte stad als Groningen).

In de tussentijd heeft zich het fenomeen regiotram ontwikkeld. Daarmee wordt bedoeld een stadstram die de regio via het regionaal spoor kan bedienen. Ervaringen in het buitenland tonen aan dat dit een kansrijke ontwikkeling is. Het fenomeen regiotram is uitgegroeid tot een nieuwe, volwassen vorm van railgebonden vervoer voor stad en regio.

Dit concept sluit goed aan bij aan de ene kant de "vertramming" van de hoofdopenbaar vervoerassen in de stad Groningen en aan de andere kant bij het beschikbare relatief uitgebreide regionale spoornet van de regio Groningen-Assen.

Inmiddels heeft een verkennende studie plaatsgevonden naar de mogelijke toepassing van het concept regiotram in de regio Groningen-Assen. De belangrijke bevindingen uit dit onderzoek zijn:

- de ruimtelijke en economische condities van de stad Groningen en de omliggende regio zijn over het algemeen gunstig voor de introductie van een regiotram;
- de regiotram draagt bij aan verbreding van het regionaal draagvlak;
- de regiotram is een aanvulling op het regionaal openbaar vervoer (spoor) en een versterking van de stadstram;
- de kosten-baten van een eerste fase kunnen gunstig uitpakken als de noodzakelijke voorzieningen beperkt blijven en optimaal benut worden;
- de aansluiting van spoor en tram (zelfde spoorlengte) kan fysiek gezien relatief eenvoudig worden gerealiseerd (oostzijde huidige emplacement Hoofdstation Groningen);
- door de inzet van 'hybride' regiotrams is elektrificatie van het spoor niet nodig.
- door een tramsysteem ontstaan er ook kansen voor ontwikkelingen op sociaal economisch gebied. De wijken rondom de binnenstad komen qua reistijd dicht bij de binnenstad te liggen en worden er als het ware bijgetrokken. Langs de tramlijn zullen er extra economische ontwikkelingen ontstaan. Dit zal positief uitpakken voor de wijken langs de tramlijn en draagt daarmee bij aan de wijkvernieuwing.

Geconcludeerd is dat de uitbouw van het stadstramproject naar een regiotram concept een haalbaar perspectief is. Het brengt stad en regio dicht bij elkaar; het wordt meer één geheel. In de eerste fase kan de tram uit Zernike vanaf het Hoofdstation Groningen bijvoorbeeld worden doorgetrokken naar Veendam. In latere instantie volgen de tramlijnen naar Meerstad, Martiniziekenhuis en Karding die kunnen worden doorgetrokken naar bijvoorbeeld Delfzijl/Uithuizen, Leeuwarden of Assen.

Op regionaal niveau is in de stuurgroep Regio Groningen-Assen op 15 december 2006 besloten de regiotram als eindbeeld te laten fungeren van het na te streven Kolibri-openbaar vervoernetwerk. Lopende en nieuwe projecten dienen rekening te houden met dit eindbeeld. Hierbij hoort ook de focus op de meerjarige financieringsstrategie van het eindbeeld regiotram en de bijdrage die van publieke en private partijen benodigd is. Voor de stad zal rekening moeten worden gehouden met de iets bredere en zwaardere voertuigen. Dit zal meegenomen worden bij de uitwerking van de eerste stadstramlijn CS-Zernike. Om een verdere invulling aan dit concept te geven zal het (nog in te stellen) projectbureau Regiotram een nadere verkenning uitvoeren. Eveneens zal dit bureau de meerjarige

financieringsstrategie van de regiotram en de verschillende bijdragen van publieke en andere partijen moeten vormgeven.

#### **4. De lijn Hoofstation-Zernike als eerste stap**

Zoals in het voorgaande is aangegeven, geeft zowel de planstudie naar de HOV-as Hoofdstation-Zernike (nota *Een drukte van belang*) als de *Netwerkanalyse Groningen-Assen* aan, dat een kwaliteitssprong in het openbaar vervoer in stad en regio noodzakelijk is. Voor de stad betekent dit dat ingezet wordt op het “vertrammen” van de volgende hoofdfassen van openbaar vervoer:

- Hoofdstation-Zernike;
- Hoofdstation-Meerstad;
- Hoofdstation-Martiniziekenhuis,
- Hoofdstation-Kardinge.

#### ***Tram, trolley of superbust?***

In de nota *Een drukte van belang* is onderzocht welke mogelijkheden er zijn om een kwaliteitssprong in het openbaar vervoer te maken: de tram, de trolley en de superbust zijn tegen elkaar afgewogen. De conclusie is dat de tram de beste keuze is. De belangrijkste redenen om in te zetten op de tram zijn:

- met een tram wordt een duidelijk herkenbaar systeem neergezet met een hogere vervoerswaarde (10-15%) dan een bandentram/superbust. Kortweg kan worden gezegd dat bij vervoerswaarden van 10.000 personen per dag een bus het meest logisch is, bij 20.000 reizigers per dag een tram en bij meer dan 40.000 een metro. Van de lijn CS-Zernike maken per dag circa 20.000 mensen gebruik.
- de vaste railinfrastructuur zorgt voor een structurerend effect: ruimtelijke investeringen concentreren zich rond de tramlijnen en genereren daarmee een economische spin-off;
- de leefbaarheid van de stad, met name de binnenstad, verbetert met een tram aanmerkelijk (milieu, openbare ruimte); de tram geeft een belangrijke meerwaarde aan de ruimtelijke inrichting en de woon- en leefkwaliteit van de (binnen)stad;
- het geeft een flinke impuls aan de woon- en leefkwaliteit en aan het imago van de woonwijken waar de tram door heen gaat, het genereert investeringen, maar ook trots en enthousiasme;
- bij de keuze voor superbust of trolley is er voor enige groei van het openbaar vervoer bij het stationsgebied en in de binnenstad geen ruimte; de overlast van busverkeer blijft: er gaan nog steeds 900 bussen door de binnenstad;
- de kosten voor een hoogwaardige, vrijliggende busbaan of een trambaan verschillen nauwelijks.

Bovendien biedt de tram (zie ook onder punt 3) de mogelijkheid om via het treinspoor de regio in te gaan en kan deze zich daarmee ontwikkelen tot de zogenaamde regiotram.

In januari 2006 heeft ons college dan ook besloten te gaan inzetten op een tram en vervolgoopdracht gegeven tot een nadere uitwerking. Deze nadere uitwerking is neergelegd in de nota *De eerste lijn moet raak zijn*. Daarin is ten aanzien van de fasering duidelijk geworden dat in de eerste fase ingezet moet worden op lijn 1, Hoofdstation-Zernike en lijn 2 Hoofdstation-Driebond.

De lijn Hoofdstation-Driebond vergt nog nadere tracéstudie, mede in relatie tot de nog in ontwikkeling zijnde woonwijk Meerstad.

Voor de lijn Hoofdstation-Zernike is de noodzaak voor verbetering op korte termijn het meest urgent. De verbinding kent nu al een hoog openbaar vervoergebruik, waarvan 60 à 65% van buiten de stad Groningen komt; er zijn geen openbaar vervoervoorzieningen in de vorm van bijvoorbeeld vrijliggende busbanen en de belasting van deze lijn op het binnenstedelijk milieu is relatief hoog. De lijn is zowel voor de stad als de regio van groot belang en biedt goede mogelijkheden voor doorkoppeling naar de regiospoor.

Ons college zet dan ook als eerste stap in op een tramsysteem in de stad Groningen op de lijn Hoofdstation-Zernike. De eerste lijn moet direct 'raak zijn' en deze lijn biedt daarvoor de meeste kansen.

### ***Voorstel aan de raad***

Wij stellen u voor om als kader voor de verdere planontwikkeling uit te gaan van een eindbeeld, bestaande uit de vier hiervoor genoemde tramlijnen in de stad en de uitbouw van de stadstram tot een regiotram.

Voor de korte termijn is dan van belang om de uitwerking van de eerste lijn Hoofdstation-Zernike ter hand te nemen. Dit betekent het maken van een voorlopig ontwerp, waarbij onder meer duidelijk wordt aangegeven waar de lijn exact komt te lopen, de inspraak over het voorlopig ontwerp en na besluitvorming hierover de (voorbereiding van de) realisatie van de tramlijn.

## **5. Organisatie en vervolgproces**

De hoofdrolspelers in de ontwikkeling van de stads/regiotram zijn zowel inhoudelijk gezien als voor wat betreft de financiële inbreng de Provincie Groningen en de Gemeente Groningen. Voorts zijn vanuit het belang van de Regio Groningen-Assen, waarbij de regiotram is opgenomen in het Meerjaren Investeringsprogramma (MIP) de gemeenten uit de Regio Groningen-Assen en de Provincie Drenthe belangrijke partners. Het OV-bureau is essentieel bij het in beeld brengen van de exploitatie van de tramlijn, de afstemming daarvan met het totale openbaar vervoer en de relatie met het concessiebeleid/de concessieverlening. Gezien de hoeveelheid partners en de omvang van het project is een slagvaardige organisatie nodig.

De stuurgroep Regio-Groningen fungeert vanuit het regionale Kolibri netwerk als opdrachtgever, waarbij de gemeente Groningen en de provincie Groningen vanuit dit opdrachtgeverschap de dagelijkse bestuurlijke aansturing voor hun rekening nemen van het projectbureau Regiotram. Dit externe projectbureau vormt een duidelijk herkenbare entiteit, met een zelfstandige positie en is verantwoordelijk voor een goede afstemming met de OV-exploitatie (OV-bureau), de overige OV infrastructuur (Regio Groningen-Assen) en de stedelijke inpassing en planning (Dienst RO/EZ).

De opdracht die het projectbureau Regiotram meekrijgt is te komen tot de realisatie van de regiotram, met als eerste stap de lijn Hoofdstation-Zernike. Het projectbureau verricht daartoe alle noodzakelijke werkzaamheden. Het betreft onder andere:

- maken voorlopig ontwerp (VO) en alle daarvoor benodigde onderzoeken;
- verzorgen ruimtelijke inpassing, in nauwe samenwerking met de Dienst RO/EZ;
- uitwerking aanbesteding in relatie tot te voeren concessiebeleid;
- verzorgen communicatie;
- verzorgen inspraak;
- uitwerking concept regiotram (doorkoppeling naar regionaal spoor).

Voor wat betreft de exploitatie en het te voeren concessiebeleid zal het projectbureau Regiotram nauw samenwerken met het OV-bureau. De afstemming van het projectbureau Regiotram met de gemeentelijke en provinciale ambtelijke organisatie kan plaatsvinden in de vorm van een projectgroepstructuur.

Belangrijke vervolgvraagstukken waarmee het projectbureau in relatie tot het voorlopig ontwerp direct aan de slag moet gaan, zijn onder meer:

- afstemming binnen het totale openbaar vervoernet;
- gevolgen van de tracékeuze voor de verkeerscirculatie auto/fietsverkeer;
- vormgeving van de aansluiting op het Hoofdstation;
- plaatsbepaling van het transferium Zernike;
- na te streven ruimtelijke kwaliteit;
- analyse van mogelijke schadeclaims;
- inpassing in de ruimtelijke en verkeersstructuur;
- vormgeving van de haltevoorzieningen;
- inpassing/aansluiting op de lijn Hoofdstation-Driebond;
- bouwfaserings;
- locatie 'onderstations';
- toe te passen type beveiliging;
- in beeld brengen gevolgen bestemmingsplannen;
- effecten op de omgeving (bijvoorbeeld Binnenstad-Grote Markt, zowel ruimtelijk als milieukundig (geluid, lucht en fijn stof).

Het projectbureau Regiotram zal moeten starten met een heldere projectbeschrijving, waarin onder andere de hiervoor genoemde punten een plek krijgen. Naast de inhoudelijke zaken moet het proces duidelijk worden beschreven. In het proces is het van groot belang de belanghebbenden direct te betrekken. Dit vraagt ook sluitende afspraken met de gemeentelijke organisatie, als het gaat om raakvlakken met de consequenties voor de stad (met name de dienst RO/EZ).

Het ontwikkelen en realiseren van de regiotram heeft voor de stad als geheel en specifiek voor de directe omgeving een grote impact en vraagt om een zorgvuldig communicatietraject. De grote diversiteit aan belangen waarmee de ontwikkeling van een tramlijn samenhangt, vereist een veelzijdige manier van communiceren, toegesneden op alle stakeholders. Dit bewerkelijk en kostbaar traject waarborgt echter de terechte aandacht voor belangen en garandeert zorgvuldigheid in de communicatie. In de fase waarin de samenleving bepaalt of de overheid dit traject goed oppakt, kan het project hier ook niet zonder. Inmiddels leeft de tram ook bij andere partijen. Zo loopt het plaatselijk bedrijfsleven al vooruit op de komst ervan. Deze ontwikkeling willen wij verder ondersteunen, omdat het sterk bijdraagt aan de verankering van een stedelijk attribuut binnen het gewenste imago van de stad.

### ***Tijdspad lijn Hoofdstation-Zernike***

In grote lijnen doorloopt stap 1 Hoofdstation-Zernike het volgende tijdspad.

<b>2005/2006</b>	<b>2006/2007</b>	<b>2008/2009</b>	<b>2010/2014</b>	<b>2014 e.v.</b>
Verkenning	Voorbereiding	Selectie	Aanleg	Exploitatie
-beleidsactualisatie	-projectdefinitie	-definitief besluit	-vergunningen	-vervoer
-inpassingsstudie	-voorlopig ontwerp	-aanbesteding	-uitwerken ontwerp	-beheer
-exploitatiestudie	-inspraak/communicatie	-contract (DO)	-aanleg/oplevering	-onderhoud

De verschillende fasen worden afgebakend door een besluitvormingsmoment (go/no go). De eerste was de opdracht van de raad naar de studies in 2005, de tweede de vaststelling ervan in januari 2006 en de derde de opdracht tot een voorlopig ontwerp (VO).

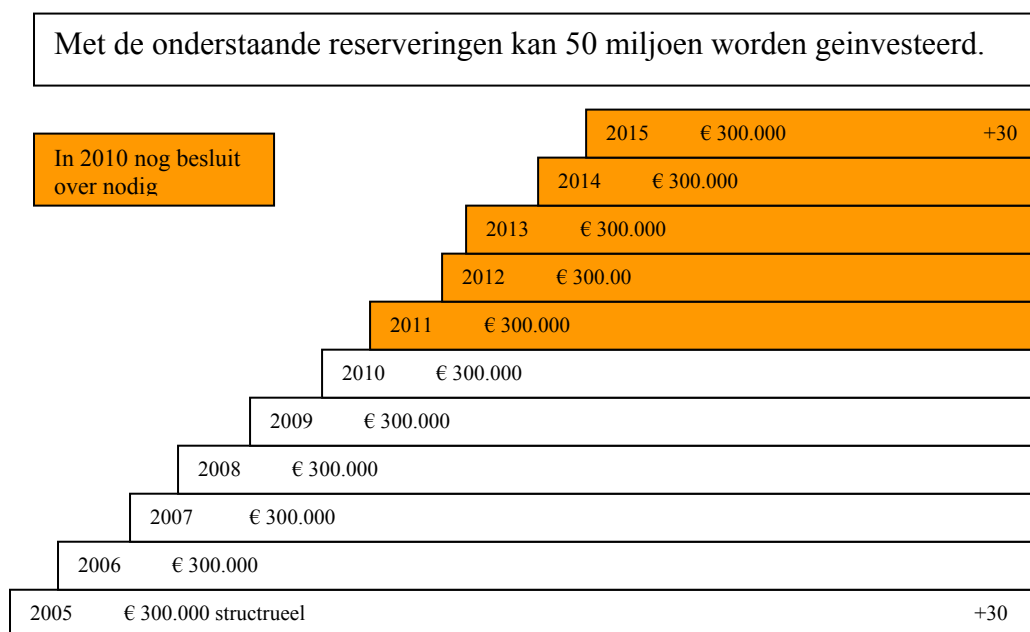
Na een principebesluit van uw raad voor het verder door het projectbureau Regiotram ontwikkelen van de lijn Hoofdstation-Zernike zullen wij u in maart 2007 het door het projectbureau op te stellen projectplan inclusief communicatieplan voorleggen.

## 6. Financiën

De lijn CS Zernike vergt een investering van € 150 miljoen bij realisatie in 2014. De investering is berekend aan de hand van normbedragen die ook in andere tramsteden worden gehanteerd. Op de investering is een advies gevraagd van HTM consultancy. Zij bevestigen de opbouw van de investering. De aanleg van een trambaan betekent in de praktijk een gevel tot gevel herinrichting van de straat. Een trambaan ligt op een fundament, waardoor alle onderliggende kabels en leidingen moeten worden verplaatst.

De financiering van de investering moet in Regioverband worden gedekt. In het Meerjareninvesteringsprogramma (MIP) van de Regio Groningen-Assen wordt ook rekening gehouden met een bijdrage. De besluitvorming over het MIP vindt echter plaats na de provinciale statenverkiezing. Naast een bijdrage vanuit de regio verwachten we ook een substantiële bijdrage van de provincie Groningen. Ondanks het feit dat het Rijk tot nu toe geen bijdrage heeft toegezegd, zullen we blijven lobbyen om ook geld vanuit Den Haag te krijgen.

Als stad kunnen we een bedrag van ca. 50 miljoen euro investeren als we ook na 2011 een oplopend bedrag van jaarlijks € 300.000 reserveren in de begroting. De komende maanden zal in overleg met de Regio en de provincie Groningen moeten worden bepaald, hoe de overige 100 miljoen kan worden opgebracht. We streven er naar om eind 2007 de financiën volledig rond te hebben.



Ons college heeft in de meerjarenbegroting tot 2011 al rekening gehouden met de bijdrage. Om het volledige gemeentelijk aandeel te kunnen dekken is het nodig dat ook het volgende college nog nieuw beleidsgeld reserveert voor de tram (oplopend tot 2015 ieder jaar structureel € 300.000 erbij). Bovendien streven we er naar om ook in de huidige collegeperiode extra middelen vrij te maken voor de tram.

Voor het vervaardigen van een voorlopig ontwerp, de tracékeuze en het bijbehorende communicatietraject is een uitvoeringskrediet van € 3.000.000 nodig. De dekking kan ten laste van incidenteel nieuw beleid Kolibri 2004, te weten € 1.246.000 en de rest € 1.754.000 te activeren (met kapitaallasten van € 138.000) ten laste van het structureel ter beschikking gestelde geld van 2005,

namelijk € 300.000, ervan uitgaande dat deze kosten kunnen worden toegerekend als voorbereidingskosten aan de tramlijn.

### Raadsvoorstel

We stellen u voor te besluiten:

- I. de startnotitie Tram in stad en regio vast te stellen.
- II. in te stemmen met de beleidsinzet op het eindbeeld voor het regionaal tramnetwerk en dat te hanteren als uitgangspunt voor de verdere uitwerking in samenwerking met de provincie en regio;
- III. kennis te nemen van de nota *De eerste lijn moet raak zijn* en de verkenning *Regiotram, pragmatiek van doorkoppeling*.
- IV. het college te verzoeken een voorlopig ontwerp van de lijn HS Zernike inclusief communicatie/inspraak uit te werken;
- V. een uitvoeringskrediet van € 3.000.000,-- beschikbaar te stellen en te dekken door:
  - a. een eenmalige onttrekking aan de concern bestemmingsreserve nieuw beleid van € 1.246.000,--, onderdeel incidenteel nieuw beleid 2004/Kolibri;
  - b. de structurele kapitaallasten voor het restant uitvoeringskrediet van € 1.754.000,--, zijnde € 138.000,--, ten laste te brengen van structureel nieuw beleid 2005 onderdeel Kolibri;
- VI. de gemeentebegroting 2007 dienovereenkomstig te wijzigen.

### Bijlagen

- Nota Een drukte van belang (januari 2006)
- rapport De eerste lijn moet raak zijn (juni 2006)
- brochure Regiotram, pragmatiek van doorkoppeling

### Het format begrotingswijziging

Betrokken dienst(en)	: RO/EZ & Bestuursdienst					
Naam voorstel	: Tram in stad en regio					
Besluitvorming (orgaan + datum + nummer)	: Raad .. / .. / 2007					
Incidenteel / Structureel	: Incidenteel / Structureel					
Soort wijziging	: Exploitatie					
				Dotatie	Onttrekking	
<b>Financiële begrotingswijziging</b>	<b>Lasten</b>	<b>Baten</b>	<b>Saldo</b>	<b>- Reserve</b>	<b>+ Reserve</b>	<b>Saldo</b>
7.05 Verkeer & Vervoer	1.246.000	-	1.246.000-			1.246.000-
7.05 Verkeer & Vervoer	138.000		138.000-			138.000-
9.03 Concernstelposten (incidenteel NB 2004)			-		1.246.000	1.246.000
9.03 Concernstelposten (structureel NB 2005)	138.000-		138.000			138.000
<b>Totalen begrotingswijziging</b>	<b>1.246.000</b>	<b>-</b>	<b>1.246.000-</b>	<b>-</b>	<b>1.246.000</b>	<b>-</b>

Soort wijziging	: Investering					
				Dotatie	Onttrekking	
<b>Financiële begrotingswijziging</b>	<b>Lasten</b>	<b>Baten</b>	<b>Saldo</b>	<b>- Reserve</b>	<b>+ Reserve</b>	<b>Saldo</b>
7.05 Verkeer & Vervoer	3.000.000	0	-3.000.000			-3.000.000
<b>Totalen begrotingswijziging</b>	<b>3.000.000</b>	<b>0</b>	<b>-3.000.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-3.000.000</b>