

Projectbureau RegioTram

Plan van Aanpak

4 oktober 2007

Inhoudsopgave

1. Inleiding	p. 3
2. Projectorganisatie en projectopdracht	p. 6
3. Fasering	p. 11
4. Fase 1: voorbereiding / tracékeuze	p. 13
5. Betrokkenheid marktpartijen	p. 16
6. Communicatie	p. 17
7. Financiën	p. 19
8. Beslisonzekerheden / risico's	p. 20
Bijlagen	p. 21

Bijlage 1. Overzicht kosten werkzaamheden fase 1:de voorbereidingsfase

Bijlage 2. Notitie: 'De eerste lijn moet raak zijn'

Bijlage 3. Overzicht studie 'Pragmatiek van Doorkoppeling'

1. Inleiding

Regio Groningen-Assen als Nationaal Stedelijk Netwerk

Het Nationaal Stedelijk Netwerk (NSN), Regio Groningen – Assen vormt dé economische motor van Noord-Nederland. Twee op de drie inwoners van Noord-Nederland is aangewezen op de hoogwaardige voorzieningen van het stedelijk netwerk en daarbinnen vooral op de centrale stad Groningen. 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 behoud van de landschappelijke gebiedskwaliteiten die de regio haar unieke karakter geven. Voor de ruimtelijke ontwikkeling betekent dit inzet op bundeling en concentratie van wonen en werken. Dit ruimtelijk beleid spaart het landschap en zorgt voor bundeling van verkeersstromen, waardoor de hoofdstructuur van het bestaande openbaar vervoer optimaal wordt benut. Uit de netwerkanalyse Groningen-Assen blijkt echter dat wanneer geen aanvullende maatregelen worden genomen, dit op termijn leidt tot overbelasting en dat daardoor de kwaliteit van zowel de auto- als de openbaar vervoerbereikbaarheid van de ruimtelijk-economische belangrijke gebieden verslechtert. Het betreft dan met name de zone van de Zuidelijke Ringweg, de binnenstad van Groningen, het Zernikecomplex en het UMCG.

Voor een duurzame ruimtelijke-economische ontwikkeling van de regio is de bereikbaarheid van en binnen het Nationaal Stedelijk Netwerk dan ook van essentieel belang. Om de bereikbaarheid te verbeteren zet de regio in op een integraal maatregelenpakket voor de auto, het openbaar vervoer, de fiets en het goederenvervoer. Het openbaar vervoer heeft hierin een eigenstandige, belangrijke functie door 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. Zeker voor de stad Groningen geldt dat niet alleen ingezet kan worden op een verbetering van de autobereikbaarheid door het verbeteren van het hoofdwegennet. Het absorptievermogen van het stedelijk gebied in de stad Groningen dat binnen de ring ligt, is daarvoor onvoldoende. Op een relatief klein oppervlak in en rond de binnenstad is sprake van een hoge concentratie van voorzieningen en werkgelegenheid. Dit is het resultaat van decennia lang beleid gericht op compacte stadsontwikkeling: duurzaam, levendig, pluriform, veilig en kwalitatief hoogwaardig. Daardoor liggen hier kansen voor hoogwaardig openbaar vervoer.

Gezien de bovengenoemde ontwikkelingen is een kwaliteitssprong in het openbaar vervoer nodig voor het bereikbaar houden van de stad en daarmee voor de duurzame ruimtelijke-economische ontwikkeling van stad en regio.

Kolibri

Ten behoeve van een kwaliteitssprong van het openbaar vervoer in de regio is het Kolibri netwerk ontwikkeld. Dit netwerk richt zich op de verbetering van het regionaal openbaar vervoer door:

- snelle busverbindingen in combinatie met hoogwaardig regionaal spoor;
- de 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, en
- de ontwikkeling van hoogwaardige vervoersassen in de stad.

Keuze voor het tramconcept

Binnen het Kolibri speelt de aanleg van een tram in regionale vorm een belangrijke rol. Een RegioTram draagt nadrukkelijk bij aan het verbeteren van het regionaal openbaar vervoer. Een in 2002 uitgevoerde studie naar stadsgewestelijk openbaar vervoer, welke de basis was voor het Kolibri netwerk, toonde aan dat “vertrammen” de meest optimale invulling voor de ontwikkeling van de sterke hoogwaardige vervoerassen in de stad is.

Op de as Hoofdstation – Zernike reizen dagelijks 20.000 mensen met het openbaar vervoer en vormt daarmee een van de grootste OV-vervoersstromen binnen de regio Groningen-Assen. De Raad van de gemeente Groningen heeft om die reden op 27 april 2005 ingestemd met de planstudie HOV-as Hoofdstation - Zernike. Het resultaat van deze studie was dat de tram als in te zetten openbaar vervoersysteem voor deze verbinding als beste naar voren kwam. Vertramming van het regionale openbaar vervoer heeft de grootste kans van slagen indien de lijn Hoofdstation-Zernike als startlijn wordt aangelegd. Deze visie is later nogmaals bevestigd in de netwerkanalyse Groningen – Assen die is opgesteld door de Regio Groningen – Assen.

P+R en Transferia

Door de eindhaltes van de tram te verbinden met de transferpunten van het hoofdwegennet en het regionale openbaar vervoer heeft de tram ook een belangrijke regionale functie voor de bereikbaarheid van de stad. Transferia en Park en Ride voorzieningen zorgen voor een goede aansluiting van de regionale reiziger op de tram. Dit geldt voor de automobilist maar zeker voor de reiziger in het openbaar vervoer. De meerderheid van de tramreizigers vindt hun voor- en natransport namelijk in trein en regionale bussen.

Ruimtelijke investeringen en economische spin-off

Vanuit de Stad Groningen bezien vormt de vertramming van de lijn Hoofdstation-Zernike een duidelijk herkenbaar systeem neergezet met een hoge vervoerwaarde, het aantal bussen door de binnenstad kan hierdoor sterk worden verminderd. De vaste railinfrastructuur van een tramtracé zorgt daarnaast voor een structurerend effect. Ruimtelijk investeringen concentreren zich rond de tramlijnen en genereren daarmee een economische spin-off.

Impuls woon- en leefkwaliteit

De leefbaarheid van de stad, met name de binnenstad, verbetert met een tram aanmerkelijk (milieu, openbare ruimte). Daarmee geeft de tram een belangrijke meerwaarde aan de ruimtelijke inrichting en de woon- en leefkwaliteit van de (binnen) stad. Daarnaast geeft de tram een flink 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. Het tramtracé Hoofdstation - Zernike biedt tevens mogelijkheden tot versnelling van het huidige woningbouwprogramma. In de verdere toekomst kan de lijn ook extra woningbouw faciliteren.

RegioTram

De RegioTram biedt in beginsel de mogelijkheid om via het treinspoor de regio te bedienen. Gelet op de sterke samenhang tussen regio en stad leeft al lang de vraag in hoeverre de stad vanuit de regio op meer plaatsen direct bereikbaar kan worden gemaakt per spoor. In 2006 is derhalve een verkennende studie uitgevoerd naar de mogelijkheid om de stadstram door te laten rijden de regio in. Uit deze studie, 'Pragmatiek van Doorkoppeling', blijkt dat de uitbouw van het stadstramproject naar het concept RegioTram in beginsel haalbaar is. Het concept RegioTram past daarnaast zeer goed binnen de criteria voor een duurzame ontwikkeling van de Regio Groningen – Assen en doet recht aan de belangen van een beheerste mobiliteit en het, behoud van landschappelijke en ecologische waarden binnen de regio. Tevens draagt het bij aan het behoud van de voor Groningen zo typische compacte Stad. Het concept RegioTram zorgt voor vrij vervoer langs vrije banen, het beperkt de groei van het autoverkeer en zorgt voor vermindering van de milieubelasting en voor verbetering van de luchtkwaliteit. Op basis hiervan heeft de stuurgroep Regio Groningen – Assen op 15 december 2006 besloten om het concept RegioTram als eindbeeld te laten fungeren van het na te streven Kolibri- openbaar vervoernetwerk. Vervolgens heeft ook de Raad van de gemeente Groningen op 21 februari 2007 ingestemd met de beleidsinzet op het eindbeeld voor het regionaal tramnetwerk en dat te hanteren als uitgangspunt voor de verdere uitwerking in samenwerking met de regio en de provincie.

Dat ook het college van Gedeputeerde Staten van de Provincie Groningen het concept RegioTram van belang acht is af te leiden uit de opname van RegioTram in het collegeprogramma (2007-2011). Hierin is RegioTram als een te realiseren project opgenomen. Tevens is het besluit van de Regio Groningen - Assen en de Raad van de Gemeente Groningen om het concept RegioTram als eindbeeld te laten fungeren van het na te streven Kolibri- openbaar vervoernetwerk, op 9 mei 2007 besproken in de statencommissie Economie en Mobiliteit en vervolgens op 29 mei 2007 voor kennisgeving aangenomen door Provinciale Staten van de Provincie Groningen.

Zowel de Gemeenteraad als Provinciale Staten hebben ingestemd met de beschikbaarstelling van de plankredieten van de gemeente Groningen van € 3.0 miljoen respectievelijk de provincie Groningen van € 0.4 miljoen. Daarnaast heeft de Regio Groningen-Assen ook een bijdrage geleverd van € 0.4 miljoen.

2. Projectorganisatie en projectopdracht

De hoofdrolspelers in de ontwikkeling van RegioTram zijn zowel inhoudelijk gezien als voor wat betreft de financiële inbreng de Provincie Groningen en de Gemeente Groningen. Voorts heeft ook de Regio Groningen-Assen, waarbij RegioTram is opgenomen in het Meerjaren Investeringsprogramma (MIP) een belangrijke rol. 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 de concessieverlening. Gezien de hoeveelheid partners, de omvang en de complexiteit van het project is een slagvaardige organisatie nodig. Op grond hiervan is in de stuurgroep van de Regio Groningen – Assen besloten om een Projectbureau RegioTram op te richten.

Projectopdracht

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.

Rechtsvorm en mandaat

Het Project RegioTram vormt een duidelijk herkenbare entiteit, met een zelfstandige positie en is verantwoordelijk voor:

- het (verder) ontwikkelen van het RegioTram-concept;
- de inpassing van RegioTram in het regionale vervoersconcept;
- de voorbereiding en aanleg van de eerste tramlijn Hoofdstation-Zernike;
- een goede afstemming met de OV-exploitatie, de overige (OV) infrastructuur en de stedelijke inpassing en planning.

De dagelijkse inhoudelijke en procesmatige aansturing van het projectbureau valt onder de verantwoordelijkheid van de projectdirecteur. De directeur is daarmee verantwoordelijk voor de opdracht die door de stuurgroep aan het projectbureau is meegegeven.

Voorlopig zal het projectbureau RegioTram geen formele rechtsvorm aannemen. De keuze of de projectorganisatie een gemeenschappelijke regeling, een stichting, een samenwerkingsovereenkomst, een BV of een andere rechtsvorm aanneemt zal op een later moment worden genomen. Deze keuze hangt mede af van de wijze waarop marktpartijen bij het project betrokken zullen worden. De uiteindelijk te kiezen vorm zal in ieder geval een publieke borging krijgen en worden onderworpen aan democratische controle.

RegioTram is een regioproject dat valt onder het convenant GRAS van de Regio Groningen-Assen. Hieruit vloeit voort dat de provincie de rol van 'penningmeester' vervult en een bankiersfunctie heeft. De financiële bijdragen van de gemeente Groningen, de provincie Groningen en de Regio Groningen-Assen zullen daarom worden ondergebracht bij de Provincie Groningen. De projectdirecteur van het projectbureau RegioTram krijgt een mandaat van het college van Gedeputeerde Staten om te beschikken over deze gelden.

Bestuurlijke inbedding

Vanuit de regio Groningen-Assen fungeert een stuurgroep bestaande uit twee wethouders van de gemeente Groningen en twee gedeputeerden van de provincie Groningen als gedelegeerd opdrachtgever van het projectbureau RegioTram. Deze stuurgroep stuurt namens de Regio Groningen-Assen het projectbureau aan. De stuurgroep RegioTram neemt de noodzakelijke koersbepalende besluiten en koppelt dit terug naar het Dagelijks Bestuur van de Regio Groningen-Assen. Tevens zal, voor zover het de regionale component betreft, het portefeuillehouderoverleg verkeer en vervoer van de Regio Groningen –Assen worden geïnformeerd en geraadpleegd en wordt de Stuurgroep van de Regio Groningen-Assen betrokken.

OV-bureau Groningen-Drenthe

Het OV-Bureau Groningen Drenthe is een samenwerkingsverband van de Provincie Groningen, de Provincie Drenthe en de Gemeente Groningen. Het bureau is een zelfstandig openbaar lichaam, dat wordt aangestuurd door een Dagelijks en een Algemeen Bestuur, bestaande uit gedeputeerden en wethouders van de betrokken geledingen. Het bureau ontwikkelt, organiseert en beheert het openbaar vervoer (exclusief spoor) in geheel Groningen en Drenthe.

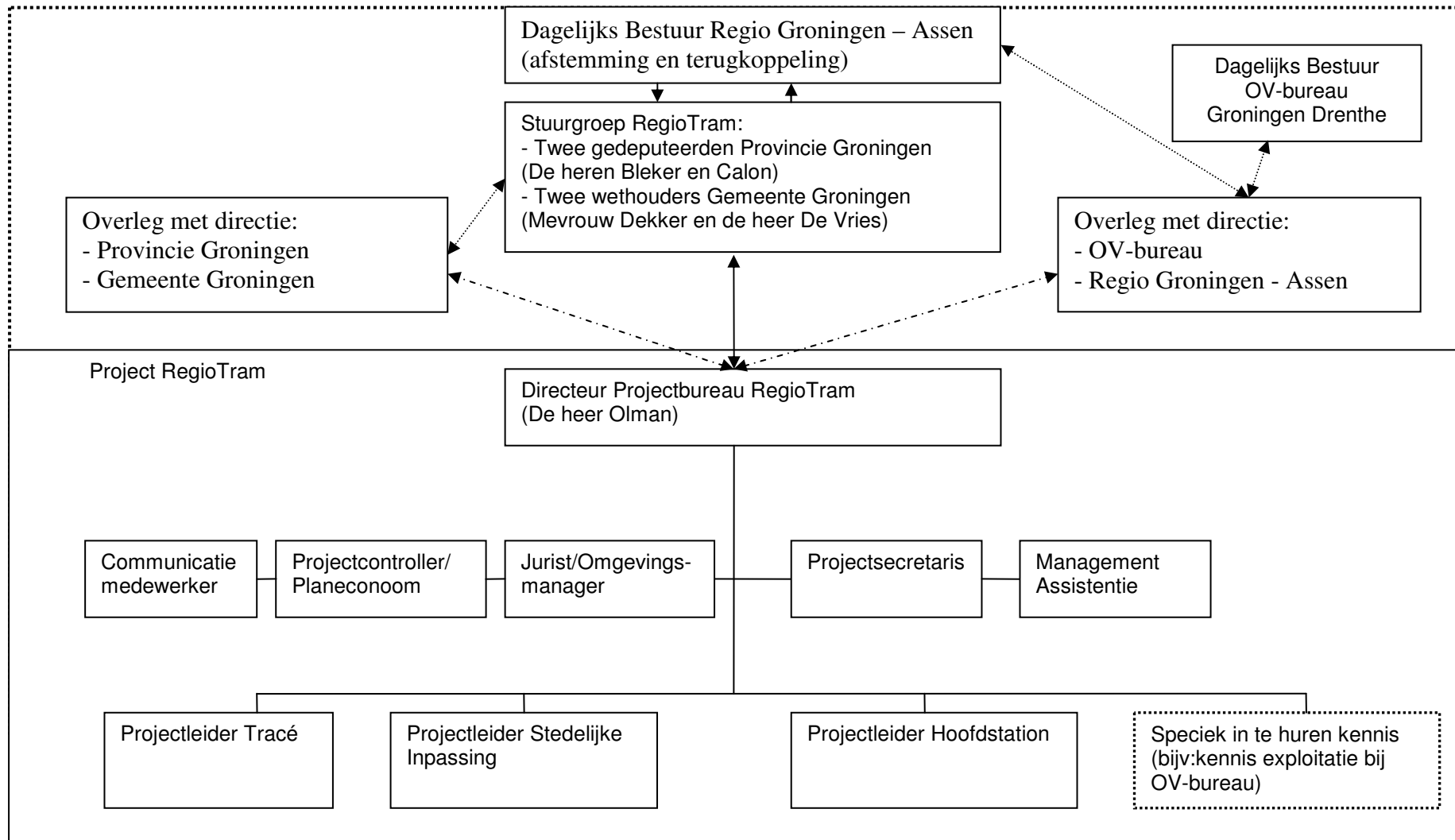
Vanwege de belangrijke rol die het OV-bureau speelt binnen het krachtenveld van het regionale openbaar vervoer is er voortdurend afstemming en overleg op medewerkers- en directieniveau en vindt besluitvorming plaats binnen het DB van het OV-bureau.

Projectbureau RegioTram

Inmiddels is het projectbureau opgericht en zijn de werkzaamheden gestart. Het nu voorliggende plan van aanpak is het kader waarbinnen het projectbureau zal werken. Ten aanzien van de organisatiestructuur binnen, en de samenstelling van, het projectbureau is gekozen voor een beperkt team van vaste medewerkers om daarnaast op het moment dat dit noodzakelijk is specifieke kennis dan wel extra capaciteit in te huren. Het vaste team van medewerkers bestaat naast de projectdirecteur uit de volgende functies: management assistent, projectsecretaris, jurist/omgevingsmanager, projectcontroller/planeconoom, communicatiemedewerker, projectleider tracé, projectleider hoofdstation: verknoping en regionalisering en projectleider stedelijke inpassing. Daarnaast worden voor de exploitatiekant afspraken gemaakt met het OV-bureau voor de betrokkenheid bij de werkzaamheden van het projectbureau.

Het projectbureau zal het werk in de voorfase starten. Bovendien zal het bureau gedurende het gehele proces (voorfase en alle fases daarna) verantwoordelijk zijn voor kwaliteitscontrole en inhoudelijke coördinatie en afstemming. Het spreekt voor zich dat dit team van mensen goed samenwerkt met de provincie, de gemeente, het OV-bureau en de Regio Groningen-Assen. Periodiek vindt overleg plaats met deze organisaties. Bovendien kan deze samenwerking desgewenst worden uitgebouwd door het inhuren van personele capaciteit bij de gemeentelijke en provinciale ambtelijke organisatie. Op het moment dat medewerkers van die organisaties werkzaamheden uitvoeren voor het projectbureau RegioTram, maken zij in dat geval tijdelijk deel uit van de organisatie van het projectbureau RegioTram en vallen zij daarmee inhoudelijk en functioneel onder verantwoordelijkheid van de projectdirecteur RegioTram.

Organogram Project RegioTram



Projectafbakening en uitgangspunten

Bij de uitvoering van de aan het projectbureau meegegeven opdracht wordt de notitie 'De eerste lijn moet raak zijn' waarover bestuurlijke besluitvorming heeft plaatsgevonden als startpunt genomen. Dit betekent dat deze notitie in beginsel als uitgangspunt dient en derhalve als basis geldt voor de verdere werkzaamheden.

In de studie die ten grondslag ligt aan de notitie 'De eerste lijn moet raak zijn' is de haalbaarheid van een stadstram tussen het Hoofdstation en het onderwijs- en kenniscentrum Zernike via de Grote Markt onderzocht. Hierbij is er van uitgegaan dat de vertramming van het regionaal openbaar vervoer het meest succesvol is bij het aanleggen van een eerste tracé Hoofdstation-Zernike.

Uit deze studie komt naar voren dat het van eminent belang is dat de eerste tramlijn enkele belangrijke attractiepunten in de stad aandoet die naast een stedelijke functie ook een sterke regionale invloed hebben. Zowel het Zernike, de Grote Markt als het Hoofdstation verzorgen een dergelijke belangrijke positie binnen de regio. Naast deze drie belangrijke regionale attractiepunten biedt de tramlijn kansen voor de stedenbouwkundige ontwikkeling van de noordelijke radiaal van de stad. Deze noordelijke radiaal bestaat naast het Hoofdstation, de Grote Markt en het Zernike uit het Ebbingekwartier, het Noorderstation, het Winkelcentrum Selwerd en het Winkelcentrum Paddepoel. Een tram zal de ruimtelijke ontwikkelingen van deze attractiepunten nog verder stimuleren. Ditzelfde geldt ook voor twee andere attractiepunten in de nabijheid van deze noordelijke radiaal; namelijk het UMCG en Ciboga.

Het projectbureau zal bij de verdere uitwerking van het concept RegioTram op de verbinding Hoofdstation - Zernike de in de notitie 'De eerste lijn moet raak zijn' genoemde hoofdtractiepunten Hoofdstation, Grote Markt en Zernike in beginsel dan ook als uitgangspunt hanteren voor het te volgen tramtracé en de gehele noordelijke radiaal met de daaraan verbonden secundaire attractiepunten als ruimtelijk wensbeeld meenemen voor het te volgen tramtracé. Bij het bepalen van de tracé alternatieven zal daarnaast ook naar de consequenties en kansen voor het ontsluiten van het UMCG en Ciboga worden gekeken.

Bij de inpassing van het te volgen tramtracé is in notitie 'De eerste lijn moet raak zijn' uitgegaan van een inpassing van de tram op maaiveldniveau en is er voor gekozen om grootschalige sloop van bestaande bebouwing zoveel mogelijk te vermijden. Rekeninghoudend met alle bovengenoemde uitgangspunten zijn de investeringskosten van een stadstram tussen het Hoofdstation – Zernike geraamd op € 149 mln. (prijspeil 2005 en op basis van een stadsuitvoering). Een tramtracé op basis van een regio-uitvoering (de tram rijdt de regio in) zal een hogere raming opleveren. Het regionaliseren van het stadstracé kan tot hogere kosten leiden voor het tracé in de stad doordat bijvoorbeeld zwaardere, bredere en/of langere trams dienen te worden ingepast en de aanpassing voor de tracé-inpassing (boogstralen) en op de knooppunten (bijv. op het hoofdstation) complexer van aard zijn. Deze eventuele extra kosten zullen in beeld gebracht dienen te worden. Daarnaast is het mogelijk dat bij het regionaliseren van het stadstracé Hoofdstation – Zernike dient te worden afgeweken van enkele uitgangspunten die bij het opstellen van de notitie 'De eerste lijn moet raak zijn' zijn gehanteerd. Als dat het geval is, wordt dit onderbouwd en aan het bestuur voorgelegd.

In de notitie 'De eerste lijn moet raak zijn' is aangegeven dat de jaarlijkse kosten voor de exploitatie en het beheer en onderhoud van de stadstram en stadstrambaan niet in deze investeringskosten zijn opgenomen. In de notitie is aangegeven dat deze kosten op te vangen zijn door aanpassingen in het busnetwerk. Dit betekent dat een deel van de exploitatiemiddelen van het busnetwerk wordt overgeheveld naar de exploitatie van de tram. Uitgangspunt hierbij is, dat de tram de hoefdas van het OV vormt en de bussen daar complementair aan zijn. Met de realisatie van de tram wordt daardoor de Grote Markt busvrij gemaakt. Dit betekent dat als het busnetwerk niet zou worden aangepast er jaarlijks een extra bijdrage nodig is voor de exploitatie van het openbaar vervoer.

Bij de verdere uitwerking van het concept RegioTram op de verbinding Hoofdstation – Zernike wordt het busvrij maken van de Grote Markt en het bekostigen van de exploitatie, beheer en onderhoud van de tram uit een aanpassing van het busnetwerk in beginsel dan ook als uitgangspunt genomen.

Naast de notitie 'De eerste lijn moet raak zijn' vormt het besluit om RegioTram als eindbeeld te laten fungeren van het na te streven Kolibri openbaar vervoernetwerk als tweede hoofduitgangspunt. 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. Deze mogelijkheden komen verder aan bod in hoofdstuk 4 (bladzijde 13 e.v.) waarin ook nader wordt ingegaan op de verknoping en regionalisering.

3. Fasering

De werkzaamheden van het projectbureau zijn te verdelen in 5 fasen: 1. Voorbereiding (tracékeuze); 2. Voorlopig Ontwerp; 3. Selectie (aanbesteding & definitief ontwerp); 4. Aanleg; 5. Exploitatie. Dit Plan van Aanpak heeft betrekking op fase 1 en geeft daar waar mogelijk een doorkijkje naar de volgende fasen. Na afsluiting van fase 1 vindt bestuurlijke besluitvorming plaats (go/no go) voordat fase 2 van start gaat. Bij de besluitvorming van fase 1 zal tevens inzicht moeten bestaan over de te verrichten werkzaamheden in fasen 2, 3, 4 en 5. In onderstaand schema is een overzicht gegeven van de verschillende fasen.

Fasen	Inhoud	Planning
1. Voorbereiding	<ul style="list-style-type: none">- Plan van aanpak;- Communicatieplan;- Tracé alternatieven in beeld brengen (inclusief participatie verschillende doelgroepen)- Consequenties en kansen van verschillende Tracé alternatieven in beeld brengen.- Consequenties en kansen regionalisering tram in beeld brengen. - Inspraak - Besluitvorming in Raad en Staten:<ul style="list-style-type: none">> Tracékeuze lijn Zernike – Hoofdstation> Regionale uitbouw> Financiering en exploitatie> Go/No Go	September/Oktober 2007 Oktober 2007 Oktober 2007 – September 2008 Oktober 2007 – September 2008 Oktober 2007 – September 2008 Oktober – November 2008 Februari 2009
2. Voorlopig Ontwerp	<ul style="list-style-type: none">- Uitwerking op straat en pleinniveau	Maart 2009 – December 2009
3. Selectie	<ul style="list-style-type: none">- Aanbesteding- Contract (Definitief Ontwerp)	2010
4 Aanleg	<ul style="list-style-type: none">- Vergunningen- Uitwerken Definitief Ontwerp- Oplevering	2011 - 2014
5. Exploitatie	<ul style="list-style-type: none">- Vervoer- Beheer- Onderhoud	2014 e.v.

Bovenstaande planning is een indicatie op basis van de nu voorzienbare omstandigheden, activiteiten en bestuurlijke besluitvormingsprocessen. Bovendien is er geen rekening gehouden met eventuele vertraging door schorsing van de vergunningen ten gevolge van aangespannen bezwaar- en/of beroepprocedures.

Zoals aangegeven staan in dit Plan van Aanpak de uit te voeren werkzaamheden van fase 1. (Vorbereiding) worden beschreven. In deze fase dienen alle werkzaamheden en alle benodigde onderzoeken uitgevoerd te worden die nodig zijn om een go of no go besluit te kunnen nemen en bij een go besluit de keuze voor een tracé aan te kunnen geven. Het tracé van de tram door de stad is voor de stad van cruciaal belang, het bepaalt in belangrijke mate de toekomstige inrichting van de (binnen)stad. Daarnaast is de tracékeuze van groot belang voor zaken als exploitatie, kosten, technische inrichting infrastructuur, alsmede de relatie met de rest van het vervoer binnen de stad en het openbaar vervoer in stad en regio. Om tot een tracékeuze te komen dienen meerdere parallelle vraagstukken te worden beantwoord. Voor een deel betreft het hier een nadere uitwerking van tracéverloop en haltesituering. In de tweede plaats is het noodzakelijk om de regionale toekomst van de tram veilig te stellen. Al deze vraagstukken bij elkaar zijn van invloed op de keuze van het tracé en zullen derhalve gelijktijdig en parallel aan elkaar dienen te worden beantwoord. Om te komen tot de tracékeuze zijn diverse werkzaamheden en onderzoeken noodzakelijk. Deze werkzaamheden en onderzoeken staan in hoofdstuk 4. In hoofdstuk 5 staat hoe marktpartijen bij het project kunnen worden betrokken. Aangezien daarnaast de communicatie rondom het project van essentieel belang is voor het slagen van het project geeft hoofdstuk 6 inzicht in de wijze waarop de communicatie zal plaatsvinden.

4. Fase 1: voorbereiding / tracékeuze

Het projectbureau RegioTram zal het concept RegioTram uitwerken voor de Stad en Regio. Zoals in hoofdstuk 3 is aangegeven betreft deze uitwerking in eerste instantie de werkzaamheden in fase 1: de voorbereiding/tracékeuze. In deze fase dienen alle werkzaamheden en alle onderzoeken uitgevoerd te worden die nodig zijn om een go of no go besluit te kunnen nemen. Dit besluit zal o.a. betaan uit de tracékeuze voor de lijn Zernike – Hoofdstation, de afbakening van de toekomstige regionale uitbouw en de financiering. Zoals uit het schema op bladzijde 9 blijkt zal dit go/no go besluit naar verwachting begin 2009 kunnen worden genomen. Om tot een afgewogen besluit te komen worden in de eerste fase meerdere werkzaamheden en onderzoeken parallel uitgevoerd. Hieronder worden enkele werkzaamheden en te onderzoeken hoofdvraagstukken verder toegelicht. Een volledig inzicht van alle uit te voeren werkzaamheden en te houden onderzoeken is terug te vinden in bijlage 1 'Overzicht kosten werkzaamheden fase 1: de voorbereidingsfase'.

Inpassing in ruimtelijke en stedenbouwkundige structuur

Voor de definitieve keuze van het voorkeustracé is het uitgangspunt dat het uiteindelijke tracé van de lijn Hoofdstation - Zernike goed is ingepast in de ruimtelijke en stedenbouwkundige structuur van de stad en dat er afstemming heeft plaatsgevonden met de ruimtelijke ontwikkelingen langs de lijn. Te denken valt hierbij aan ontwikkelingen op de Grote Markt (Noordzijde en Oostzijde), het UMCG, het Ciboga-terrein en Zernike Science Parc. Het inpassen van een tram in de stad is een complexe zaak. In de stedelijke omgeving is ruimte schaars. Er spelen tal van ruimtelijke ontwikkelingen die invloed hebben op de uiteindelijke tracékeuze van de tram. Anderzijds is de tram weer van invloed op de keuzes die voor die ontwikkelingen worden gemaakt. Een goede afstemming is dus noodzakelijk.

De fase van de tracékeuze is duidelijk tweerichtingsverkeer. Enerzijds worden de ontwikkelingen in de stedelijke omgeving in beeld gebracht en wordt aangegeven welke invloed deze hebben op de te maken keuzes voor het tramtracé, de haltes en stations. Anderzijds wordt de invloed van de tramtracés op de stedelijke ontwikkelingen bekeken en wordt onderzocht hoe daarbij zo goed mogelijk kan worden ingespeeld op de komst van de tram.

Verkeerskundige structuur

Voor elke tracéalternatief zal moeten worden uitgewerkt wat de effecten op het overig verkeer zijn. Hiervoor wordt een verkeersmodel gebruikt. Met de modelresultaten moeten auto-netwerken ontworpen worden, inclusief aanpassing van het verkeerscirculatieplan in de binnenstad. Er zal een fietsstructuur ontworpen worden, uitgaande van het principe dat de fietsstructuur zoveel mogelijk los van het tramtracé gepland wordt. Ook moeten goede oplossingen gezocht worden voor routing van goederenvervoer, het laden en lossen en parkeren. Daarbij worden doorstroming en verkeersveiligheid in het oog gehouden.

Afstemming met bestaande Openbaar Vervoersnetwerk (P+R en Transferia)

Op basis van het verkeersmodel zal een OV netwerk ontworpen worden, waarbij de buslijnen worden aangetakt op de tramlijn. Uitgangspunt is een goedlopende keten voor de reiziger. Voorzieningen voor voor- en natransport, waaronder P+R en transferia dienen dan ook een plaats krijgen in het onderzoek. Ook zal doorgerekend worden wat de consequenties voor de exploitatie van het OV-netwerk zijn.

Veiligheid voor tramreizigers, autoverkeer, fietsers en voetgangers

Veiligheid voor tramreizigers en het overige verkeer staat voorop in het concept RegioTram. De tram dient op een veilige manier te kunnen rijden naast het autoverkeer, fietsverkeer en voetgangers. Dit speelt voornamelijk in de 'drukke' binnenstad en in mindere mate ook buiten de binnenstad en in de regio. Afstemming tussen het tramtracé en de overige gebruikers van de openbare ruimte (autoverkeer, fietsers en voetgangers) is daarom van essentieel belang.

Aanlanding tracé Hoofdstation: verknoping en regionalisering

Een belangrijk onderdeel van het tracé is het ruimtelijk ontwerp van de inpassing van de tram in de stationsomgeving en het stationsgebouwencomplex. Hierbij gaat het onder andere om het functioneel en technisch uitwerken van tramterminus en treinperrons in hun onderlinge samenhang en het in beeld brengen van toekomstige RegioTramreserveringen. Daarbij wordt ook gekeken naar de ruimtelijk ontwikkelingen om het station en naar de relatie van de station met de stad. Om de consequenties van het concept RegioTram voor de stationsomgeving in beeld te kunnen brengen, dient het concept gedefinieerd en afgebakend te worden. Het is namelijk van eminent belang om reeds bij het ontwerp van de eerste lijn te kijken naar de wijze, de voorwaarden, de gevolgen en de mogelijkheden van het doorkoppelen van deze lijn naar de regio. Dit is nodig om er voor te zorgen dat bij het ontwerp van de eerste lijn geen keuzes worden gemaakt die een koppeling tussen de tramlijn en de spoorlijnen uitsluiten. Dit heeft niet alleen betrekking op de verknoping van tram-trein op het hoofdstation maar ook bijvoorbeeld op de kenmerken van een tram. Een tram die zowel in de regio als in de stad dient te kunnen rijden, heeft specifieke kenmerken die consequenties (kunnen) hebben voor de infrastructuur in de stad en in de regio. Gedacht kan daarbij worden aan bijvoorbeeld de boogstralen en de beveiliging. Alle specifieke kenmerken zullen zo snel mogelijk in beeld worden gebracht zodat hiermee rekening kan worden gehouden bij het ontwerpen en inpassen van het voorlopige tracé.

Om een goede afweging te kunnen maken uit alle mogelijke verknoping- en doorkoppelingmogelijkheden, zal een vervoerkundige analyse van de regio worden uitgevoerd. Na de vervoerkundige analyse zullen binnen dit deeltraject mogelijke gewenste verknopingsmogelijkheden in beeld worden gebracht. Het gaat daarbij niet alleen om een verknoping van tram-trein maar ook om mogelijke doorkoppelingen van de treindiensten.

Afhankelijk van de feitelijke situatie, de fysieke mogelijkheden en de effecten daarvan op effectiviteit, efficiency en exploitatie kan hierbij gedacht worden aan drie alternatieven. Deze alternatieven hoeven elkaar niet uit te sluiten maar zijn in beginsel complementair aan elkaar. Wat voor de ene vervoersmodaliteit en trace geldt hoeft voor een andere niet te gelden. Per tracé betreft het hier maatwerk. De rode draad daarbij is dat beantwoord wordt aan de vraag naar vervoer en dat reizigers op een goede en snelle manier van A naar B en van deur tot deur kunnen reizen.

Het kan wenselijk zijn om de tram te laten doorrijden, in de regio, over bestaand of nieuw aan te leggen spoor. Dit alternatief heeft gevolgen voor de uitvoering van het stadstracé. Aan een tram die niet alleen de stad bedient maar ook de regio in zal rijden worden andere eisen gesteld met betrekking tot onder ander reizigerscomfort en snelheid. Deze eisen hebben op hun beurt weer gevolgen voor de breedte, lengte en zwaarte van het trammaterieel en daardoor gevolgen voor de uitvoering van het stadstracé (bijvoorbeeld de te hanteren boogstralen en de gevolgen voor de fundering van het tracé).

Een tweede eventuele uitvoering maakt het mogelijk dat bestaande treinverbindingen worden doorgetrokken. Daarbij valt te denken aan doorkoppeling van dienstregelingen danwel doorkoppeling in fysieke zin.

5. Betrokkenheid marktpartijen

Op een bepaald moment zullen marktpartijen betrokken worden bij de realisatie van RegioTram. Daarbij kan worden gedacht aan vervoerders, aannemers, ontwikkelaars en financiers (banken en private partijen). Het moment waarop deze marktpartijen betrokken worden kan verschillend zijn. Verschillende fasen zoals ontwerp, aanleg, beheer of exploitatie lenen zich om marktpartijen uit te nodigen te participeren in het project. Tevens kan ook worden gedacht aan risicodragende participatie van marktpartijen.

Er zijn op hoofdlijnen drie modellen om marktpartijen te betrekken bij een project zoals RegioTram. Binnen deze modellen zijn weer verschillende varianten mogelijk.

In het eerste is de overheid zelf verantwoordelijk voor de planvorming en het (voor)ontwerp. en besteedt de uitvoering (aanleg, beheer, exploitatie en materieel) op onderdelen of in combinatie uit. De overheid blijft zelf verantwoordelijk voor het ontwerp, de afstemming en de realisatie.

Het tweede model is een PPS-constructie waarbij marktpartijen in het project participeren. In dit model werken de overheidspartijen samen met private initiatiefnemers om in onderlinge samenhang meerdere doelen tegelijk te realiseren. De verantwoordelijkheid voor het project is in dit model verdeeld over publieke en private partijen. De overheidspartijen nemen niet alleen de onrendabele delen van het project voor hun rekening, maar streven ernaar de financiële afspraken zo in te richten dat zij ook meedelen in (onvoorziene) waardestijgingen van het project als geheel. In dit model kunnen de private partijen ook de risicodragende partij zijn.

Een derde mogelijkheid is een model waarbij het totale project, van planvorming tot uitvoering en exploitatie, wordt aanbesteed aan bijvoorbeeld een consortium van private partijen. Hierbij is de overheid opdrachtgever, beoordelaar en het bevoegd gezag.

Het moment waarop marktpartijen kunnen participeren en onder welke condities verdient extra aandacht. Deze materie zal daarom nader worden onderzocht. Uit dit onderzoek moet blijken welke verschillende vormen van mogelijke marktbetrokkenheid en participatie voor een project als RegioTram mogelijk zijn en welke voor- en nadelen hierbij gelden. Op basis daarvan kunnen conclusies en aanbevelingen worden geformuleerd over de meest gewenste aanpak of mogelijke scenario's.

6. Communicatie

Invoering van het concept RegioTram heeft gevolgen voor de inrichting van de openbare ruimte, de kwaliteit en organisatie van het openbaar vervoer en grijpt daarmee in op de dagelijkse leefomgeving en levenssfeer van mensen. Realisatie van het concept RegioTram vraagt mede daarom om zorgvuldige en heldere communicatie.

Deze communicatieparagraaf richt zich op de eerste fase van het project (tot tracékeuze en go/no go RegioTram) en is vooral gericht op communicatie richting inwoners van stad en regio. Uiteraard behoren ook overheid en belangrijke partners als OV Bureau, Regio Groningen Assen, vervoerbedrijven, marktpartijen, belangenpartijen, actiegroepen e.d. tot de communicatiepartners.

Communicatie met bewoners (in de breedste zin van het woord) zal zich concentreren op de tracé alternatieven omdat vooral deze discussie het meest 'tastbaar' is. Informatie en discussie over doorkoppeling en het openbaar vervoer worden in de slijpstream uitdrukkelijk meegenomen. Doel van de communicatie is om draagvlak te verkrijgen door middel van informatie, communicatie, inspraak en marketing activiteiten.

Informatie

Om mensen bij de komst van RegioTram te betrekken, willen we hen eerst informeren. Vanuit eenzelfde vertrekpunt, een beeld, willen we vervolgens en waar mogelijk gelijktijdig een participatietraject starten. Het moment waarop de participatie van start gaat is afhankelijk van de publieksgroep die we voor ogen hebben.

Tot het voorjaar worden door het projectbureau mogelijke tracés onderzocht. Tot die tijd is communicatie vooral gericht op het verstrekken van informatie over het concept RegioTram en de context waarbinnen de tram gaat rijden. Het verstrekken van informatie doen we ondermeer door het generen van publiciteit via artikelen, het ontwikkelen van voorlichtingsmateriaal zoals folders en kaartmateriaal, webinformatie, het aanschuiven bij bewonersoverleggen en het genereren van aandacht in de media. Ter afronding van deze informatieronde vindt er een manifestatie op de Grote Markt plaats waarbij tram de trekker zal vormen. Met deze communicatieactie willen we mensen op de hoogte brengen van de komst van RegioTram en hen alvast warm maken voor de volgende fase in het proces, de fase waarin ze actiever betrokken worden.

Communicatie

In de fase tot het voorjaar gaat het niet alleen om informeren en betrekken van 'ongebonden' inwoners. Om in een vroegtijdig stadium te weten wat er leeft en hoe voorstellen worden ervaren, wordt een klankbordgroep in het leven geroepen. Deze klankbordgroep heeft een consulterende rol en bestaat uit maximaal tien personen voornamelijk vertegenwoordigers van belangengroepen waaronder belangrijke partners langs de 'lijn'.

Betrekken externe deskundigen

Om de kwaliteit te optimaliseren worden vanaf het begin ook deskundigen bij het project betrokken. Er wordt een denktank gevormd waarin vooral 'tramkennis' aanwezig moet zijn. Deze denktank krijgt een adviserende rol richting projectorganisatie.

In de fase tot het voorjaar ontstaan er schetsen van de verschillende tracés en de ruimtelijke situatie verkeersknooppunten zoals bijvoorbeeld het Hoofdstation. Omwonenden (bewoners/bedrijven) van de diverse tracés worden uiteraard bij het project betrokken maar in de fase tot en met tracéonderzoek vindt dit plaats via intermediaire zoals een wijkraad, winkeliersvereniging e.d.

Participatie

In het voorjaar zijn de voorstudies rond de tracés afgerond. Als de verschillende tracés zijn onderzocht op 'inpasbaarheid' vragen we belangstellenden en belanghebbenden om aan te geven welk tracé de voorkeur heeft en wat mogelijke alternatieven zijn. We willen kansrijke en creatieve ideeën boven tafel krijgen en een realistisch beeld ontwikkelen van de mogelijke risico's. Voor het betrekken van bewoners, deskundigen, bestuurders en andere belanghebbenden organiseren we bijeenkomsten waarin we interactief aan de slag gaan. Te denken valt aan ontwerpateliers, discussiebijeenkomsten, een prijsvraag, deskundigenforum etcetera. Inzet is om bestuurders een afgewogen keuze te kunnen laten maken waarbij de mening van bewoners een belangrijke rol heeft gespeeld.

Om de discussie te kunnen voeren moet er eenduidig en helder materiaal beschikbaar zijn. Tracés zullen ingetekend worden op kaart en er zal een brochure verschijnen waarin de tracés zijn weergegeven. Tevens zullen 3-D films worden gemaakt met een zo'n realistisch mogelijke weergave van de tracés in de bestaande omgeving. Verder worden tracé expedities georganiseerd zodat mensen de tramreis kunnen 'ervaren' en andere activiteiten ontpllood. Bedoeling is om het uiteindelijke voorkeurstracé op enigerlei wijze te markeren zodat iedereen die zich op het tracé bevindt kan zien: Hier gaat RegioTram rijden!

Inspraak

Na de interactieve ronde voor de zomer van 2008, worden de daaruit voortkomende mogelijke tracé alternatieven op inpasbaarheid onderzocht zodat in aanvulling op de eerder door de projectorganisatie onderzochte tracé alternatieven een totaalbeeld ontstaat. Tevens worden alle afwegingen en voorkeuren in beeld gebracht. Vervolgens gaat een inspraakronde van start. De uitkomst van de inspraak vindt zijn weerslag in een reactienota die aan de besturen wordt voorgelegd.

Context

RegioTram staat niet los van andere ontwikkelingen in de stad en de regio. Keuze voor RegioTram is gebaseerd op inzichten over een duurzame sociaal maatschappelijke regio, economische kansen, verkeerskundige inzichten en een visie op het openbaar vervoer. Om nut en noodzaak van een RegioTram over het voetlicht te brengen wordt communicatie over RegioTram in deze context geplaatst.

De komst van een tram staat niet los van andere ontwikkelingen in de stad Groningen en de regio. Waar mogelijk zullen we de communicatie mede daarom afstemmen op discussies die al lopen. Ook in de middenkeuze willen we daar zoveel mogelijk rekening mee houden. Een uitgebreide communicatieaanpak wordt in het communicatieplan RegioTram neergezet.

Het projectbureau RegioTram acht het wenselijk om in de periode januari-juni 2008 te beschikken over een laagdrempelige voorziening in het centrum van de stad Groningen waar een permanente tentoonstelling van materiaal over RegioTram en de tracédiscussie beschikbaar is en belangstellenden terecht kunnen voor informatie. De wijze waarop en waar deze voorziening vorm krijgt is onderwerp van nader onderzoek.

7.Financiering

In de notitie 'De eerste lijn moet raak zijn' zijn de kosten van een stadstram Hoofdstation – Zernike, bij realisatie in 2014, geraamd op € 149 miljoen (prijspeil 2005). Aangegeven is dat dit bedrag inclusief verwerving, kabels, leidingen en riolering, aanpassen bruggen, sloop en herbouw van gebouwen, planschade, VAT-kosten en niet verrekenbare BTW is. En dat ook voorzieningen nutsbedrijven voor tram, kunstwerken (bruggen), haltevoorzieningen en onderstations in de kostenraming zijn meegenomen. Daarnaast is deze raming inclusief de voorbereidings- en planstudiekosten. De gemaakte kostenraming gaat echter nog uit van de realisatie van een stadstram en niet van een tram die ook de regio in kan. Het verknopen en regionaliseren van de tram zal consequenties hebben voor de (inpassing van de) tracés en voor de knooppunten/transferia die door de tram worden aangedaan. Hierdoor is het zeer wel mogelijk dat het regionaliseren van het stadstracé tot hogere kosten zal leiden voor het tracé in de stad doordat bijvoorbeeld zwaardere en bredere trams dienen te worden ingepast en de aanpassing op de knooppunten (bijv. op het hoofdstation) complexer van aard zijn. Deze eventuele extra kosten zullen in beeld worden gebracht.

De gemeente Groningen heeft € 51,2 miljoen gereserveerd als bijdrage aan de investeringskosten. Daarnaast heeft de Regio Groningen Assen in haar concept Meerjaren investeringsprogramma 2008-2015 € 20 miljoen gereserveerd voor RegioTram. De definitieve besluitvorming over het Meerjaren investeringsprogramma 2008-2015 volgt eind 2007. Met betrekking tot de overige € 80 miljoen zal nadere besluitvorming noodzakelijk zijn. Hiervoor wordt primair gekeken naar de provincie en het rijk.

Op dit moment is er een dekking van € 3,8 miljoen (van de € 149 miljoen) ten behoeve van voorbereidende werkzaamheden voor de realisatie van de tram. Deze dekking is opgebouwd uit bijdragen van de gemeente Groningen van € 3.0 miljoen, van de provincie Groningen van € 0.4 miljoen en van de Regio Groningen-Assen van € 0.4 miljoen. Voor de uitvoering van de werkzaamheden in de voorbereidingsfase (fase 1) is echter een bedrag van € 5.345.000,- nodig. In bijlage 1 is te lezen uit welke componenten dit bedrag is opgebouwd. Dit betekent dat voor de uitvoering van fase 1 een aanvullende financiële dekking nodig is van €1.545.000,-. De gemeente en de provincie zullen over deze financiële dekking nader in overleg treden.

Bij besluitvorming ter afronding van fase 1 zullen de kosten voor fasen 2, 3, 4 en 5 in beeld worden gebracht. Wel kan al worden aangegeven dat de kosten voor het instandhouden van de projectorganisatie in fasen 2, 3 en 4 zijn geraamd op € 7.500.000,-.

8. Beslisonzekerheden / risico's

Voor een project met een omvang zoals RegioTram is het mogelijk dat tijdens de projectrealisatie zich omstandigheden voordoen die financiële, juridische of planningstechnische gevolgen hebben. Onderstaand worden enkele omstandigheden benoemd die (in negatieve zin) van invloed kunnen zijn op de realisatie van RegioTram.

Bestuurlijke besluitvorming

De fasering die is aangegeven in dit plan van aanpak gaat uit van een gebruikelijke en gemiddelde bestuurlijke besluitvorming. Indien de besluitvorming, om welke reden dan ook, meer tijd in beslag zal nemen heeft dit uiteraard gevolgen voor de uiteindelijke planning van het project.

Financiën

De besluitvorming rond de financiële dekking van het project dient nog plaats te vinden. Uitgaande van 150 miljoen aan investeringskosten dat nu bekend is en de bijdragen van (€ 50 miljoen) door de gemeente en (€20 miljoen) door de Regio Groningen Assen bedraagt het tekort €80 miljoen.

Daarnaast dient voor fase 1 aanvullende financiering gezocht te worden van € 1.545.000. Bovendien kunnen de kosten van de fasen 2,3, 4 en 5 pas volledig in kaart worden gebracht zodra besluitvorming heeft plaatsgevonden voor fase 1. Een eerste schatting leert dat dit een bedrag zal zijn dat varieert tussen de 10 en 14 miljoen euro. Tevens kunnen stijgende investeringskosten optreden door bijvoorbeeld prijsstijging, aanvullende eisen en wensen.

Een ander aspect welke te maken heeft met de financiële dekking betreft de financiële afhandeling van eventuele schadeclaims van particulieren en/of bedrijven ten gevolge van langdurige werkzaamheden in bepaalde straten of door waardedaling van onroerend goed.

Draagvlak

Voor de realisatie van de RegioTram is het belangrijk dat bewoners in de stad en in de regio positief staan ten opzichte van de RegioTram. Een belangrijk onderdeel van dit plan van aanpak richt zich dan ook op de communicatie. Hierbij is het belangrijk draagvlak te verwerven voor het RegioTram concept.

Bezwaar en beroep (ruimtelijke procedures)

De realisatie van een RegioTram heeft ingrijpende consequenties voor de openbare ruimte in de Regio en de stad Groningen. Het is mogelijk dat ten gevolge van deze gevolgen bewoners en bedrijven vinden dat hun belangen niet goed zijn meegenomen in het besluit danwel worden geschaad en hiertegen in bezwaar en beroep gaan. De juridische procedures die daarmee gepaard gaan kunnen van invloed zijn op de planning en de uitvoering van het project.

Doorlooptijd studies c.a.

Er is veel onderzoek nodig voordat begonnen kan worden met de aanleg van de RegioTram. Deze onderzoeken zijn voor een groot gedeelte meegenomen in de planning van het project. Echter het is mogelijk dat de doorlooptijden van deze onderzoeken vertraging oplopen of dat aanvullende onderzoek noodzakelijk is. Indien deze situaties zich voordoen zal dit invloed hebben op de planning.

Wijzigende wet- en regelgeving

Eventuele wijzigingen in de wet- en regelgeving kan grote gevolgen hebben. Te denken valt hierbij aan regelgeving omtrent veiligheid, milieu of ten aanzien van de financiering van het openbaar vervoer (studenten ov-kaart).

Bijlage 1: Overzicht kosten werkzaamheden fase 1: de voorbereidingsfase (september 2007 – december 2008)

Kosten projectorganisatie

- | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| 1. Kosten organisatie/personeel | € 1.470.000 |
| 2. Bureau- kantoor & huisvesting (Huur/servicekosten, Meubilair, Apparatuur, ICT, fiscale-, juridische adv, & acc.controle en overige bureaunkosten) | € 200.000 |
| 3. Bureau- kantoor & huisvesting eenmalige verbouwingskosten | € 120.000 |

Subtotaal

€ 1.790.000

Uit te besteden werkzaamheden

Inhuur RO/EZ en OV-bureau

- | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 4. Toekomstige stedelijke en regionale OV-structuur | € 55.000 |
| 5. Globale kostenraming exploitatieopzet Openbaar vervoer net | € 105.000 |
| 6. Inpassing tracés in ruimtelijke en verkeerskundige structuur, onderzoek en doorrekening verkeersmodellen | € 75.000 |
| 7. Alternatievenontwikkeling en afwegingscriteria opstellen | € 20.000 |
| 8. Stedebouwkundige inpassing tracés i.r.t. ontwikkelingen langs de lijn (Grote markt/Ciboga/Zernike Science park etc) | € 40.000 |
| 9. Integraal verkeerskundig, stedebouwkundig en groenontwerp per tracé | € 80.000 |
| 10. Globale kostenraming investeringskosten infra, beheer en onderhoud incl. onderzoek ondergrond, kunstwerken | € 45.000 |
| 11. Verkeersveiligheid tram incl. beveiligingssystemen | € 20.000 |
| 12. Inhoudelijke begeleiding/ondersteuning Participatie Klankbordgroepen, bewonersverenigingen, bedrijven en overige belangstellenden | € 90.000 |
| 13. Uitwerking alternatieve tracés n.a.v. Participatie | € 125.000 |

Subtotaal

€ 655.000

Overig

- | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 14. Onderzoek naar marktparticipatie en financiering | € 75.000 |
| 15. Onderzoek naar technische en functionele parameters regio/stads tram | € 25.000 |
| 16. Onderzoek wettelijke regelgeving en mogelijkheden voor combinatie tram/trein | € 50.000 |
| 17. Verkeersmodel (stad en regio Herkomst-Bestemmingsonderzoek plus modelmatige bewerking) | € 225.000 |
| 18. Berekening vervoerwaarde enkele regionale tramnetwerken plus effecten op gehanteerde waarde RegioTram 1ste fase | € 150.000 |
| 19. Berekening exploitatie RegioTram | € 25.000 |
| 20. Netwerkontwerpen en Dienstregelingonderzoek Regio (incl. kostencalculatie) | € 100.000 |
| 21. Onderzoek naar benodigde infrastructuur aanpassingen t.b.v. doorkoppeling (incl. kostencalculatie) | € 125.000 |
| 22. Implicaties Regiotram voor Hoofdstation (incl. Schetsontwerp Hoofdstation) | € 100.000 |

23. Onderzoek en ontwerp van te nemen maatregelen op overige knooppunten	€ 75.000
24. Kaartmateriaal (Aanschaf, bewerking en digitalisering)	€ 50.000
25. Bureauonderzoek archeologische waarden in de verschillende alternatieven	€ 50.000
26. Geluidsonderzoek gericht op verschillen in de diverse alternatieven	€ 50.000
27. Trillings- en geluidsonderzoek trammaterieel (zo nodig incl metingen)	€ 100.000
28. Onderzoek luchtkwaliteit	€ 25.000
29. Sociaal- economische effecten van de tram in de verschillende alternatieven	€ 50.000
30. Ecologie en natuur in de diverse alternatieven	€ 50.000
31. Onderzoek naar beveiligingssystemen	€ 50.000
32. Kostenraming/contra-expertise kostenraming aanleg en beheer & onderhoud	€ 50.000
33. Diversen (deels overall project) zoals risicosessie, actorenanalyse	€ 25.000
34. Basismateriaal, teksten, fotografie, website	€ 75.000
35. Ontwikkelen 3 D films	€ 100.000
36. Presentatiemateriaal (panelen, banieren, e.d.)	€ 50.000
37. Schriftelijke communicatiemiddelen (bijv. informatieve folder(s) tracebrochure, flyer stationsschetsen, boekwerk werkateliers, tramnieuws etc.)	€ 100.000
38. Manifestatie Tram op de Grote Markt	€ 100.000
39. Bijeenkomsten (informatiebijeenkomsten, werkateliers, inspraakbijeenkomsten)	€ 50.000
40. Marketing inhuur en activiteiten (bijv. advertising, billboards, prijsvraag etc. fase 1 en 2)	€ 100.000
41. Tracémarkering	€ 50.000
42. Ontwikkeling huisstijl	€ 50.000
43. Media algemeen	€ 25.000
44. Expositieruimte	€ 250.000
45. Werkbezoeken en Studiereizen	€ 100.000
<u>Subtotaal</u>	<u>€ 2.500.000</u>
51. Onvoorzien	€ 400.000
Totaal Fase 1	€ 5.345.000